auto motor und sport

Heft 25 6. Dezember 1975 DM 2.50 E 1418 DX

Drei Tests:

Der neue Ro 80

Kadett GT/E

Jensen Interceptor Cabriolet

Test-Bilanz 1975
Die Autos des Jahres
Traumautos und alle neuen Modelle

Diskussion

VW antwortet Golf-Kritikern

Die billigen Versicherungen – und wie Sie reinkommen

Roth-
Händle

Blumen für Gscheidle

Ferdinand Simoneit

„Wenn wir innerhalb der nächsten zwei Jahre die Anlege-Quote nicht wesentlich steigern können, diskutiere ich erneut über ein Bußgeld. Nur muß man dann die Möglichkeit haben, die Anlegepflicht konsequent überprüfen zu können" – das wurde zum Gurtzwang gesagt. „Wenn der Großversuch mit Tempo 130 km/h auf den Autobahnen eindeutig für die Beibehaltung der Richtgeschwindigkeit spricht, dann wird er uns für die internationalen Verhandlungen die Begründung geben, das Tempolimit nicht einzuführen" – das wurde zum Thema Richtgeschwindigkeit/Geschwindigkeitsbegrenzung gemeint. Beide Zitate stammen von einem Mann, der sich hier ganz eindeutig als Pragmatiker zeigt: Wenn mehr Autofahrer als bisher ihre Gurte anlegen, kommt das Bußgeld nicht – wenn wir alle auf unseren Autobahnen vernünftig fahren, bleibt es bei der Richtgeschwindigkeit; dann scheren wir auch nicht in eine einheitliche europäische 130 km/h-Regelung ein.

Beide Aussagen stammen von Kurt Gscheidle, der jetzt seit anderthalb Jahren im Kabinett Schmidt/Genscher das Ressort Verkehr verwaltet. Finden Sie nicht, daß sich Kurt Gscheidle richtig verhält?

Jetzt muß einmal gesagt werden, daß Kanzler Schmidt mit Kurt Gscheidle als Verkehrsminister einen guten Griff gemacht hat. Und wir Autofahrer fahren mit ihm gut und zügig. Nach der stillen Einfalt seines Amtsvorgängers ist es angenehm, im Amt einen Mann zu wissen, der weiß, wovon er spricht. Wir sprachen mit Kurt Gscheidle über Verkehrspolitik in Deutschland – Gscheidles Pläne und Meinungen lesen Sie ab Seite 14.

Mit Politikern kann der Bürger Glück oder Pech haben, die Chance ist so groß wie beim Würfeln. Mit unseren Verkehrsministern – so meine ich – haben wir eigentlich Glück gehabt. Da war in der Stunde Null Hans-Christoph Seebohm, ein Bergassessor aus dem Sudetenland, der begriff, was Autobahnen für die Bundesrepublik bedeuten; geblieben sind seine Autobahnen, vergessen seine schlimmen politischen Sonntagsreden. Da kam nach ihm Georg Leber, der vom Vorsitz bei der Bauarbeiter-Gewerkschaft in den Ministersessel rückte. Sein ambitiöser Plan, dem Individualverkehr Luft zu verschaffen und zugleich die kranke Bahn aufzupäppeln, schlug zwar fehl; aber er sagte „Wir müssen versuchen, durch einen gigantischen Straßenbau gegen das stärker werdende Chaos auf den Straßen anzugehen" und handelte entsprechend. Und dann kam Lauritz Lauritzen, als Oberbürgermeister von Kassel eine akzeptable Größe; für seine Arbeit als Bundesverkehrsminister reicht das herkömmliche Notensystem nicht aus.

Der vierte im Amt, Kurt Gscheidle, hat es von allen bisherigen Verkehrsministern sicherlich am schwersten: Er muß in einer klammen Zeit Autobahnen bauen und zugleich unsinnige Forderungen der Ideologen gegen die Autofahrer abwehren. Helfen wir ihm dabei.

Testbilanz 1975: Die Autos des Jahres

auto motor und sport-Tester: Westrup, Schruf, Hack, Reuter, Eicker, Leyrer.

1975 gab es für die sechs Tester von auto motor und sport eine Menge Arbeit: Sie berichteten über mehr als 130 Autos. Die Eigenschaften der wichtigsten Modelle schildern 40 Kurztestberichte; ergänzt wird die Testbilanz 1975 durch komprimierte technische Daten und Preise. **Seite 38**

Freie Fahrt?

Simoneit, Gscheidle, Brodbeck

Bleibt es bei der Richtgeschwindigkeit? Ferdinand Simoneit und Uwe Brodbeck sprachen mit Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle. **Seite 14**

Scherbengericht

Einschichtglas: nur Krümel übrig.

Windschutzscheiben aus Verbundglas sind erheblich teurer als solche aus herkömmlichem Einschichtglas. Sind sie auch sicherer? **Seite 80**

Unter Brüdern billiger

Nicht nur für Ordensbrüder: billige Versicherung

Noch immer zahlen viele Autofahrer für die Versicherung ihres Wagens erheblich mehr als sie eigentlich müßten. Wie man bei Haftpflicht- und Kaskoprämien durch richtige Versicherungs-Wahl viel Geld sparen kann, lesen Sie auf **Seite 8.**

Editorial
Blumen für Gscheidle. 3

Leserbriefe 24

Impressum 26

auto motor und sport:
Die Mannschaft (3). 30

Auf Befehl des Führers
Marken und Markenzeichen (3):
Wie es in Wolfsburg anfing. 73

Männersachen
Elektronik für Anspruchsvolle. 110

Bücher
Helmut Hütten: „Motoren";
Dieter Korp: „Der Wankelmotor". 112

Vorschau 144

Car-toon 146

Magazin

Nachrichten 6

. . . wenn Sie Nonne werden
Die billigsten Versicherungen
und wie man reinkommt. 8

Die Fehler der Verkehrsplaner
Beispiel:
Autobahnabfahrt Köln/Königsforst. 11

Die Klapp-Mühle
Praktisches Mofa zum Kleinmachen. 12

R 12 aus Rumänien
Modelle und Preise. 12

Information und Meinung
Betrifft: Chaos im Schnee. 13

„Wir sind ausgesprochen autofreundlich"
Interview mit Verkehrsminister
Gscheidle über Verkehrspolitik. 14

Morgan-Menschen
Warum der archaische englische
Roadster gekauft und gefahren wird. 17

Mercedes aus Amerika?
Ein ehemaliger General Motors-
Manager plant Mittelmotor-Coupé
mit Daimler-Benz-Standard. 18

Oktoberfest
Marktbericht Oktober 1975: guter Einstand
der neuen Opel-Modelle Ascona und Manta. 20

Freifahrt
Gewinner des Sicherheits-
Preisausschreibens. 22

Eure Lordschaft
Test Jensen Interceptor III Cabriolet: englischer Luxus-Sportwagen der obersten Preisklasse. 32

Die Autos des Jahres
auto motor und sport-Testbilanz 1975. 38

Sport und Spaß
Test Opel Kadett GT/E: der stärkste Serien-Kadett, den es je gab. 64

Aus Forschung und Entwicklung
Transmatic – ein neuartiges stufenloses Getriebe. 70

Test intern
Aus der Testpraxis von auto motor und sport. 78

Glück und Glas
Einscheiben-Sicherheitsglas und Verbundglas – was ist sicherer? 80

Nachrichten aus der Technik 86

Ein Jahr Golf
VW nimmt Stellung zur Leserkritik am Golf. 88

Rotarier
Test NSU Ro 80: Wie gut ist Deutschlands einziges Wankelauto heute? 94

Ratgeber

Mengenlehre
Wie Sie beim Ölnachfüllen sparen können. 102

Clauspeter Beckers Fahrstunde
Heute: Glasbruch. 107

Auto und Freizeit

Easy Glider
Skibobfahren: ein gänzlich unolympischer Wintersport. 108

Sport

Erdarbeiter
Das ungewöhnliche Schicksal eines 450 SE: Seriensiege im Auto-Cross. 114

Sport-Nachrichten 137

Meisterschaft der Meister
Internationale Rennsport-Meister messen sich in Amerika mit gleichen Autos. 140

Leichtgewicht mit Leistung: Test Opel Kadett GT/E

Schwarz-gelbe Bemalung kennzeichnet den stärksten Serien-Kadett, den es je gab: Der neue GT/E ist mit einem 105 PS starken 1,9 Liter-Einspritzmotor ausgerüstet, der dem vergleichsweise kleinen und leichten Auto zu sportlichen Fahrleistungen verhilft. Was der auch auf dem Fahrwerkssektor modifizierte GT/E sonst noch zu bieten hat, schildert Werner Schruf in einem Testbericht. **Seite 64**

Opel Kadett GT/E

VW-Golf: die Mängel des Bestsellers

Golf-Partie

4421 Golf-Fahrer beteiligten sich im Juli dieses Jahres an einer Fragebogenaktion, die auto motor und sport durchführte, um bisher noch vorhandene Mängel des Käfer-Nachfolgers aufzudecken. Maßgebliche Techniker des Volkswagenwerks kamen nach Stuttgart und überlegten mit der Redaktion, was es am derzeit meistgekauften Auto in der Bundesrepublik noch alles zu verbessern gibt. **Seite 88**

Starkes Stück

Cross-Mercedes, Besitzer Kaden.

Joachim Kaden, 35, Versuchsingenieur bei Daimler-Benz, bewegt seinen bärenstarken 450 SE vorzugsweise abseits normaler Straßen: 1975 gewann er 11 von 13 Auto-Cross-Rennen. Clauspeter Becker beschreibt, wie aus der Komfort-Limousine ein fast unschlagbarer Off-Road-Renner wurde. **Seite 114**

Nachrichten

Herrschaft

Im nächsten Jahr will der Welt größter Automobilproduzent, General Motors, den Inlandsabsatz in den USA weiter drastisch steigern. Schon jetzt beherrscht GM mit 42 Prozent Marktanteil

Erhöht Marktanteil: Chevette von General Motors.

(31,5 Milliarden Dollar Umsatz, 734 000 Beschäftigte) den amerikanischen Markt souverän. Sollte dieser Anteil jedoch noch weiter wachsen, droht dem Riesen aus Detroit ein Verfahren der Anti-Trust-Behörde, die derzeit auch gegen den marktbeherrschenden Computer-Hersteller IBM ermittelt.

Aufstand

Mit dem Hammer wollten englische Auto-Fans unter der Devise „Buy British" für besseren Absatz der heimischen Industrie sorgen. Im Morgengrauen demolierten die streitbaren Engländer kürzlich rund 40 Volkswagen, die in der englischen Stadt Cannock auf dem Firmenparkplatz von Brincars, dem größten mittelenglischen VW-Händler, geparkt waren.

Abgeschmettert

Das ab 1. Januar 1976 gültige Benzinbleigesetz ist mit dem Grundgesetz vereinbar. So jedenfalls entschied das Bundesverfassungsgericht auf die Beschwerde des Münchner Rechtsanwalts Volker Thieler (Heft 17/1975), der durch die Reduzierung des Bleigehalts auf 0,15 Gramm pro Liter Benzin Schäden und kostspielige Umbauten für hochverdichtete Motoren befürchtet. Die Karlsruher Richter begründeten ihren abschlägigen Bescheid unter anderem auch damit, daß nur in Ausnahmefällen schadensverhütende Maßnahmen am Motor nötig seien und diese Kosten zugemutet werden könnten.

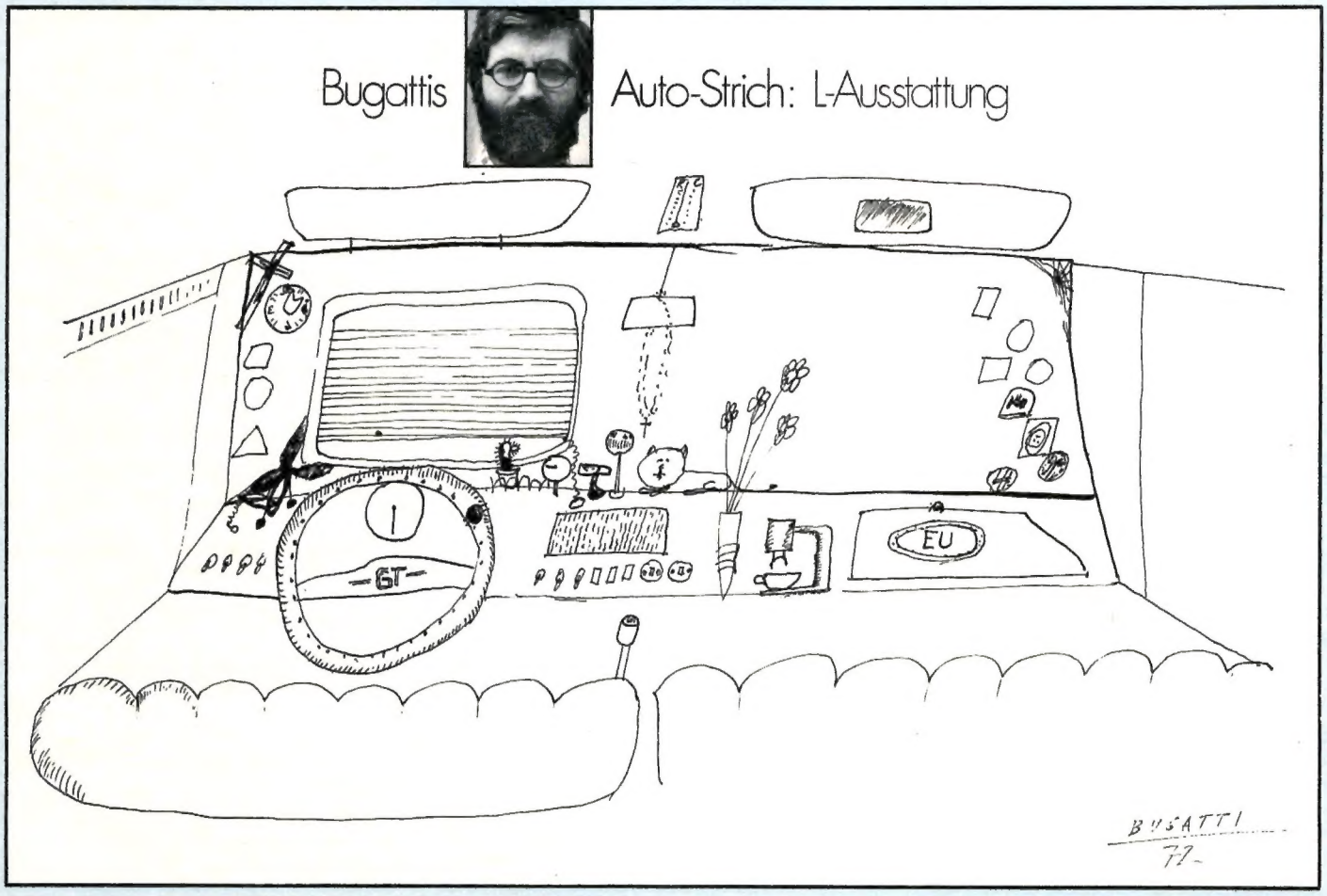
Falschmünzer

Münztankanlagen gelten in der Branche als unrentabel. Die nächtliche Kundschaft ruiniert zumeist mehr als sie kauft. Ein Leonberger Tankwart sitzt in jüngster Vergangenheit zudem einem Falschmünzer auf: Anstelle legaler Fünfmark-Münzen tankt der Nachtkunde mit selbstgefertigten Kupfer-Rundlingen, in die kunstvoll ein Eisen-Federring eingelassen ist, um dem Münzautomaten das magnetische Abtasten zu ermöglichen. Die Ersatzmünze, deren Herstellungsort, nicht aber deren Hersteller der Polizei bekannt ist, kommt in der Produktion teurer als das Fünfmarkstück — für nur 18 Pfennig hingegen ersteht der möglicherweise gleiche Kunde ganz legal am Bankschalter ein ausländisches Münzstück, für das er im Wert von einer Mark tanken kann.

Falscher Fünfer.

Porsche kopiert

Eine Kopie der im mattschwarzen Look gehaltenen Porsche-Uhr (Ladenpreis: knapp 700 Mark) erzürnte die heimische Uhrenindustrie und verärgerte Porsche-Träger. Weil die aus der Schweiz stammende Sportuhr in den Filialen des Hamburger Kaffeegroßrösters



Echte Porsche (links), falsche Porsche.

Tchibo als Werbegag feilgeboten wurde, intervenierte Uhrenfabrikant Dugena bei Gericht und erreichte durch eine einstweilige Verfügung einen vorläufigen Verkaufsstopp.
Andere Gründe sorgten dagegen für Ärger unter den Eignern der echten Porsche: Der aus billigem Kunststoff gefertigte Tchibo-Chronometer ist auf den ersten Blick kaum von der Porsche-Uhr zu unterscheiden. Der Preis der Kopie: 18,95 Mark.

Spikes-Verbot: Ausnahmen möglich

Das totale, auch für Ausländer geltende Spikes-Verbot in der Bundesrepublik zeigt erste Risse: In Bayern sind Ausnahmen sowohl für durchreisende Österreicher als auch für Einheimische vorgesehen. Auf der im Grenzgebiet liegenden B 21 zwischen Freilassing und Lofer können Österreicher mit den Nagelpneus ungestraft und mit Höchsttempo 80 km/h deutsches Gebiet passieren. Auch die Zufahrtsstraßen zu österreichischen Enklaven wie etwa das Kleine Walsertal werden für Spikereifen freigegeben. Zusätzlich sind Spikes in besonders eis- und schneegefährdeten Gebieten des Bayerischen Waldes und der Alpen auf Antrag möglich.
Die jeweils vom Landratsamt zu erteilende Ausnahmegenehmigung gilt freilich nur für genau beschriebene Straßenabschnitte. Wer die Spikes-Route verläßt, muß die Reifen wechseln.

Auto im Fernsehen

ZDF
Die gelbe Karawane
Abenteuerserie:
Mit Kettenfahrzeugen über den Himalaya.
Montag, 8. Dezember, 18.20 Uhr.

ZDF
Reklamationen
Böse Fallen:
Kraftfahrzeug-Versicherungen.
Montag, 8. Dezember, 20.15 Uhr.

ZDF
Aus Forschung und Technik
Öl aus der Nordsee.
Montag, 15. Dezember, 20.15 Uhr.

Entscheidung im Frühling

Der Aufsichtsrat des Volkswagenwerks will die endgültige Entscheidung, ob und wo eine Fabrik in Amerika gebaut werden soll, auf der zweiten Aufsichtsratssitzung des nächsten Jahres (vermutlich im April) fällen. In der Novembersitzung gab Aufsichtsratsvorsitzender Hans Birnbaum den Auftrag für weitere Analysen. Wenn die Entscheidung zugunsten einer US-Fertigung fällt, dann ist geplant, in Amerika jährlich rund 250 000 Golf zu bauen und rund eine halbe Million Volkswagen zu verkaufen.

Personalien

Schlecht informiert: Herr Martin.

Martin Jente, Butler Martin bei Kulenkampff, bewies auf dem Herrenabend des Automobilclubs von Deutschland (AvD), daß Wirtschaftskenntnisse nicht seine Stärke sind. Als AvD-Verwaltungsdirektor Hans-Jürgen Linden seinen Freund Jente seinem Gast Karl Weyer, Vorstandsmitglied der Versicherungsfirma ARAG, vorstellte, nickte Jente, ehemals Programmgestalter beim Hessischen Rundfunk: „Ich weiß, ich weiß. Sie sind von der Firma, die immer als erste den Benzinpreis erhöht."

Richard Charnley, 34, Rechtsanwalt in London, wurde auf ungewöhnliche Weise Nutznießer der Daimler-Benz-Sicherheitsvorsorge. Unter seinem 300 SEL 6.3 detonierte eine von Terroristen angebrachte Sieben-Pfund-Bombe jenes Kalibers, die vor kurzem einen Jaguar zerrissen und den zufällig des Wegs kommenden Medizin-Professor Gordon Hamilton Fairley getötet hatte. Charnley, der zum Zeitpunkt der Detonation angeschnallt am Steuer seines fahrenden Wagens saß, erlitt einen Beinbruch sowie Schnitt- und Schürfwunden, als sein Wagen in die Luft geschleudert wurde und auf dem Dach landete.

Bomben-Glück: Charnley (oben), Mercedes-Wrack.

Flexibel: Ernst-Gerhard Völker

Ernst-Gerhard Völker, 56, Vorstandsmitglied der HUK-Coburg, ließ im letzten Geschäftsbericht seiner Gesellschaft Bedenken gegen starre Geschwindigkeitsbegrenzungen abdrucken. Auf Autobahnen seien, so die Versicherung, auch ohne Tempolimit Unfälle deutlicher zurückgegangen als in geschlossenen Ortschaften. Auch für sich selbst zieht Völker flexiblere Regelungen vor: „Bei mäßigem Verkehr halte ich mich an die Richtgeschwindigkeit. Aber sobald die rechte Spur frei ist, gebe ich Vollgas."

AUSTIN
CW-VU 1

...wenn Sie Nonne werden

Die billigsten Versicherungen und wie man reinkommt.

Von Hans-Robert Richarz

Politiker und Pfarrer, Ministerialräte und Müllmänner, aber auch Lufthansa-Piloten und Landwirte sind Kraftfahrer einer ganz besonderen Klasse. Wenn es nämlich um die Haftpflicht- und Kasko-Tarife in der Autoversicherung geht, unterscheiden sie sich von ihren Mitmenschen durch einen ganz erheblichen Vorteil: Sie zahlen weit weniger Prämie, weil sie sicherer fahren als andere.

In der Tat sind Beamte und Bauern wesentlich seltener in den Unfallstatistiken der Versicherer vertreten als andere Autofahrer. Verursachten beispielsweise 1974 von 1000 normalen Autofahrern durchschnittlich 133 einen Unfall, so waren es von 1000 motorisierten Beamten nur 99, von 1000 mobilen Bauern gar nur 62. Grund genug für einen Sondertarif für diese Berufsgruppen.

Doch auch bei den Beamten gibt es Unterschiede im Sicherheitsverhalten auf der Straße. Förster, Lehrer und Polizisten, so weisen geheime Statistiken nach, fahren in der Regel um 30 Prozent sicherer als Soldaten der Bundeswehr, Künstler an bundeseigenen Opernhäusern und Journalisten an Rundfunkanstalten.

Spezialversicherer (Branchenjargon: Rosinenvereine) wie die Haftpflicht-Unterstützungskasse kraftfahrender Beamter a. G. in Coburg (HUK-Coburg) oder die Bruderhilfe in Kassel, erspähten als erste diese Marktlücke und unterboten mit scharf kalkulierten Prämien schon vor zehn Jahren die Konkurrenz um Längen.

Denn nicht nur beim Schadenaufwand sind diese Unternehmen den großen Konzernen gegenüber im Vorteil, auch bei den Verwaltungskosten setzen sie rigoros den Rotstift an. Während die Konkurrenz für Büro- und Personalaufwand zwischen neun und elf Prozent des Prämienaufkommens abzweigt, genehmigt sich die HUK-Coburg nur ein Prozent und verzichtet sogar auf den firmeneigenen Fernschreiber.

Nonne im Austin Mini Moke: sicher auf Erden, versichert in Kassel.

Für Soldaten und Seelsorger

Zeitsoldaten, Gemeindearbeiter und Angestellte von Religionsgesellschaften sind nur einige aus der Gruppe derer, die sich bei Spezialversicherern zu besonders vorteilhaften Tarifen gegen alle Gefahren des Straßenverkehrs absichern können. Wie günstig die Prämien sein können, zeigt die folgende Übersicht.

Haftpflichttarife für Beamte in Orten unter 100 000 Einwohnern.

PS-Klassen/ Versicherungsgesellschaften	Beamtentarif*			Normaltarif*
	HUK-Coburg	Allianz	Colonia	Allianz
bis 40 PS	354	386	391	456
bis 45 PS	391	425	429	500
bis 55 PS	457	499	502	591
bis 60 PS	520	569	570	672
bis 75 PS	549	601	603	713
bis 90 PS	593	647	651	772
bis 115 PS	650	771	713	847
bis 150 PS	733	802	803	956
über 150 PS	874	956	957	1147

* in Mark

Innerhalb von kurzer Zeit konnten daher die Spezialisten einen beispiellosen Kundenzustrom verzeichnen. So schnellte die HUK-Coburg in der Rangliste der Versicherer, gemessen am Prämienaufkommen, vom 70. auf den zweiten Platz hinter der Allianz vor.

Um nicht alle Kunden aus der Landwirtschaft und dem öffentlichen Dienst zu verlieren, gerieten die Konzerne in Zugzwang und mußten ihrerseits Beamten und Bauern billigere Tarife einräumen.

Seither sind die Spezialversicherer den etablierten Versicherungen verständlicherweise ein Dorn im Auge. Zumal 1974 wieder ein Spezialversicherer für Unruhe sorgte. Denn als die Unfallzahlen und damit der Schadenaufwand der Assekuranz im Ölkrisenjahr rapide sanken, schlug die HUK-Coburg als erstes Unternehmen beim Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen in Berlin eine allgemeine Herabsetzung der Prämien vor. Zähneknirschend mußte die Konkurrenz mitziehen, um nicht in den Verdacht ungerechtfertigter Bereicherung zu geraten.

So wachen die Konzerne verständlicherweise mit Argusaugen darüber, daß die Spezialversicherer nur solche Autofahrer in ihren Reihen aufnehmen, die auch tatsächlich den scheinbar eng gefaßten Versicherungsbedingungen entsprechen. Doch das Kleingedruckte ist bei den Rosinenvereinen ziemlich großzügig.

Zu den bevorzugten Gruppen gehören:
- Beamte und alle Beschäftigten im öffentlichen Dienst;
- Klosterfrauen, Mönche, kirchliche Würdenträger, aber auch solche, die am Sonntag in der Kirche nur den Klingelbeutel tragen;
- alle Beschäftigten in Unternehmen, die mindestens zur Hälfte der öffentlichen Hand gehören und öffentliche Aufgaben erfüllen;
- Angestellte bei Anstalten öffentlichen Rechts wie beispielsweise Rundfunkanstalten und
- Landwirte.

Zur Aufnahme genügt bereits eine Arbeitsbescheinigung, doch auch in

Spezial-Versicherungen

Zweifelsfällen zeigen sich die Spezialversicherer im allgemeinen verhandlungsbereit.

Warum gerade Beamte mit zu den sichersten Autofahrern in der Bundesrepublik zählen, liegt scheinbar auf der Hand. Sie meiden schon von ihrer Mentalität her übergroßes Risiko, fahren weniger als andere und fürchten bei einer groben Verletzung der Verkehrsvorschriften neben strafrechtlicher Verfolgung auch noch den Arm des Disziplinarrechts. Horst Macht, Pressesprecher im Berliner Bundesaufsichtsamt, weiß noch einen anderen Grund: „Beamte fahren abends ausgeruhter nach Hause als Normalsterbliche."

Das Bundesaufsichtsamt hat gegen Sondertarife für Beamte und Bauern nichts einzuwenden. Macht: „Wenn sich statistisch beweisen läßt, daß eine bestimmte Berufsgruppe wirklich risikoärmer fährt als die Allgemeinheit, können wir niedrigere Prämien genehmigen."

Ernst-Gerhard Völker, Vorstand der HUK-Coburg, prophezeit für Spezialversicherer noch ein weites Betätigungsfeld: „Es gibt ganz bestimmt in der Bevölkerung noch ähnlich gute Risiken wie die der Beamten. Nur hat sich bisher noch niemand die Mühe gemacht, diese Sparten genau zu untersuchen."

So kursiert auf den Versicherungsetagen schon seit geraumer Zeit das Bonmot, man müsse doch endlich einmal den Schadenbedarf der linksrheinischen Waschfrauen oder die Unfallquote der oberbayerischen Braumeister statistisch aufbereiten, um dann diesen Berufsgruppen endlich eine exklusive und standeseigene Versicherung zu bieten.

Selbst dem Plan, eine Spezialversicherung für Friseure ins Leben zu rufen, stünde aus Sicht des Berliner Bundesaufsichtsamts für das Versicherungswesen formaljuristisch nichts im Wege. Horst Macht, der mit den Rosinenvereinen seine liebe Mühe hat: „Die Spezialversicherer sind Unternehmen, über die wir uns gar nicht so sehr freuen, weil es den Anschein hat, daß es hier für einige Versicherungsnehmer Vorteile zu Lasten anderer gibt."

In absehbarer Zeit wird in der Bundesrepublik ein weiterer Spezialversicherer für Unruhe sorgen. Der schwedische Konzern ANSVAR (Ömsesidigt Försäkringsbolag för Helnyktra), der in mehreren Ländern Europas organisierte Alkoholfeinde wie zum Beispiel Blaukreuzler versichert, plant, eine deutsche Niederlassung zu eröffnen. ANSVAR-Kunden, die vertragswidrig unter Alkohol stehen, müssen, wenn sie einen Unfall verschuldet haben, die Unfallfolgen allerdings selbst bezahlen.

„Das wird für unsere Leute zwar ein ganz neues Problem darstellen", meint Horst Macht vom Bundesaufsichtsamt, „denn die Kontrolle, wer säuft und wer nicht, ist recht schwierig. Aber das ist dann nicht unser Bier."

Rosinen für den Staatsanwalt?

Ernst-Gerhard Völker, 56, bis 1961 Oberregierungsrat im Bonner Wirtschaftsministerium, ist seit 14 Jahren im Vorstand der HUK-Coburg.

?: *Herr Völker, Beschäftigte im öffentlichen Dienst können ihr Auto weit billiger versichern, weil sie angeblich besser fahren. Sind Beamte eigentlich unfehlbar?*

Völker: Natürlich nicht. Aber wir kommen an der Tatsache nicht vorbei, daß Beamte weniger Unfälle verursachen, als Angehörige anderer Berufsgruppen. Statistisch wird dies Jahr für Jahr neu bestätigt.

?: *Warum?*

Völker: Der typische Beamte fährt wesentlich weniger als etwa ein Freiberufler und verhält sich im Straßenverkehr auch weniger offensiv. Er kennt die Vorschriften und respektiert sie. Deshalb braucht er für seine Auto-Versicherung auch weniger zu bezahlen.

?: *Ihre Versicherung, die HUK-Coburg, liegt in der Prämienhöhe aber noch weit unter der Konkurrenz, die ja auch einen Sondertarif für Beamte hat. Arbeiten Sie nicht ständig mit Verlust?*

Völker: Nein, im Gegenteil. Wir erzielen Überschüsse und verteilen sie konsequent an unsere Mitglieder. Im letzten Jahr waren es – außer dem Schadenfreiheitsrabatt – weitere Beitragsrückvergütungen bis zu 50 Prozent.

?: *Wie machen Sie das?*

Völker: Wir versuchen, unsere Verwaltungskosten so gering wie möglich zu halten. Die 1,4 Millionen Mitglieder werden nur von etwa 30 Geschäftsstellen im Bundesgebiet betreut. Und auf einen hauptberuflichen Außendienst verzichten wir ganz.

?: *Und was passiert, wenn einer Ihrer Kunden in Versicherungssachen dringend und schnell Rat benötigt?*

Völker: Ein Beamter kennt sich in Rechtssachen im allgemeinen sehr gut aus. Im übrigen kann er lesen und schreiben. Wenn wirklich einmal etwas zweifelhaft ist, kann er mit seiner Geschäftsstelle in Verbindung treten. Das ist auf die Dauer billiger als der „Vertreter" von nebenan.

?: *Die Rosinenvereine sind bekannt dafür, daß sie sich nur mit guten Risiken befassen. Kündigen Sie etwa einem Staatsanwalt, der aus dem öffentlichen Dienst ausscheidet und sich als Anwalt niederläßt?*

Völker: Einmal dauert es lange, bis wir von diesem Berufswechsel erfahren – etwa beim Wechsel seines Wagens oder bei einer Adressenänderung. Wenn aus dem weitgehend ortsgebundenen Staatsanwalt ein vielreisender Manager wird, merken wir dies bald an einer Zunahme der Schadenfälle; dann kündigen wir konsequent. Im übrigen sind Abwanderer kein ersichtlich größeres Versicherungsrisiko als die ehemaligen Kollegen. Daher behandeln wir jeden Fall individuell und reagieren erst dann, wenn das Risiko für die Gemeinschaft der Versicherten zu groß wird. Rosinen haben wir gern, verzichten aber auf angeschimmelte.

Die Fehler der Verkehrsplaner

Autobahnausfahrt Köln-Königsforst.

Unüberlegte Anordnungen der Verkehrsämter, wie sinnlose Straßenschilder oder umständliche Streckenführungen, sind oft Unfallquellen, die durch eine kleine Maßnahme der verantwortlichen Stelle aus der Welt geschafft werden könnten. Beispiele, die zeigen, daß eine Behörde nicht nachgedacht hat, und Tips, wie man es besser machen kann, benötigen wir aus der ganzen Bundesrepublik. Schicken Sie, lieber Leser, Ihre Anregungen an Hans-Robert Richarz, auto motor und sport — Stichwort „Konstruktive Verkehrskritik" — und fügen Sie auch das entsprechende Foto bei.

Dipl.-Kfm. Karlheinz Fallaschinski

Die Anregung für die nebenstehende Kritik stammt von auto motor und sport-Leser Karlheinz Fallaschinski aus 5062 Hoffnungsthal, Stöcken 7.

Das deutsche Automagazin

auto motor sport

Redaktion

Herrn
Rudolf Cromberg
Autobahnmeisterei

5205 St. Augustin-Buisdorf
Frankfurter Straße 100

3. 12. 1975

Betrifft: Beschilderung an der Anschlußstelle Köln-Königsforst.

Sehr geehrter Herr Cromberg,

als Leiter der Autobahnmeisterei Sankt Augustin sind Sie für die Beschilderung auf der Autobahn E5 zwischen Köln und der Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz verantwortlich. Dazu gehört auch die Anschlußstelle Köln-Königsforst.

Autofahrer, die aus Köln kommen und die Ausfahrt Königsforst in Richtung Rösrath/Bensberg benutzen, werden am Ende der Anschlußstelle durch das ungünstig placierte Einfahrtsschild („Frankfurt") an der Sicht auf von links aus Richtung Flughafen Köln-Wahn kommende Autos gehindert. Sie müssen sich erst umständlich in den Kreuzungsbereich tasten, ehe sie herannahende Fahrzeuge erkennen können. Der Verkehrsfluß wird dadurch erheblich behindert, und es kommt, — laut Auskunft der örtlichen Verkehrspolizei — häufig zu folgenschweren Auffahrunfällen.

Ohne großen Aufwand könnte dieser Unfallschwerpunkt beseitigt werden. So genügen beispielsweise zwei ausreichend hohe Stützen, um das Schild so hoch anzubringen, daß man darunter durchsehen kann und schon von weitem den Verkehr auf der Straße vom Flughafen erkennt. Mit dieser Maßnahme könnten weitere Unfälle verhindert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Redaktion
auto motor und sport

Hans-Robert Richarz

R 12 aus Rumänien

Modelle und Preise.

Der rumänische Staatskonzern CIAT baut seit 1969 den Renault 12 in Lizenz. Künftig soll der Wagen unter dem Namen Dacia 1300 (zunächst als Kombi, später als Standard- und Luxuslimousine) auch auf dem deutschen Markt angeboten werden – nach vorläufiger Information etwa 20 Prozent billiger als das Original. Die Änderungen des Renault 12-Jahrgangs 1976 übernehmen die Rumänen nicht.

Importeur ist die private Firma Deutsches Handels Kontor Ost in 4432 Gronau, die zuvor glücklos um den Moskwitsch bemüht war.

Die Rumänen erklären, alle Renault-Händler seien vertraglich zum Dacia-Service verpflichtet. Die Deutsche Renault weiß von solchen Abmachungen nichts.

Weiter im Programm der Rumänen: ein Geländewagen ARO 240.

Nimm's leicht

Konsequenten Leichtbau betrieb die General Motors-Division Pontiac beim Experimentalauto „Phoenix", das auf dem Pontiac Ventura basiert. Gegenüber dem Serienmodell, das knapp 1500 kg auf die Waage bringt, konnten 350 kg Gewicht eingespart werden; 150 kg davon gehen auf einen neuartigen Kastenrahmen aus Dünnblech, die restlichen 200 kg konnten durch die Verwendung neuartiger Kunststoffe – auch für tragende Teile – eingespart werden. Selbst die Räder und das Gehäuse des automatischen Getriebes bestehen beim Phoenix, mit dem in erster Linie Möglichkeiten der Benzinersparnis erprobt werden sollen, aus leichtgewichtigem Plastik.

Weniger Verbrauch durch Leichtbau: Pontiac Phoenix.

VW Scirocco TS mit Normalbenzin

Der 85 PS starke 1,6 Liter-Motor, mit dem die Scirocco TS-Modelle des Jahrgangs 76 ausgerüstet werden, verträgt nach Änderungen am Vergaser nunmehr Normalbenzin. Dem 85 PS-Passat sollen in nächster Zukunft dieselben Modifikationen zugute kommen. Eine weitere Neuerung betrifft sämtliche VW-Typen: Während bisher jede Außenfarbe nur mit einer Interieur-Farbe kombiniert werden konnte, stehen jetzt bei jedem Modell mindestens zwei verschiedene Ausstattungsfarben zur Wahl.

Zurück zur Natur

Nachdem Opel im Gefolge anderer Hersteller zu besserer Serienausstattung der Grundmodelle übergegangen war, wird nun – wenn auch nur bei einer Kadett-Sonderserie – wieder der umgekehrte Weg beschritten. Der Spar-Kadett ist 700 Mark billiger als das reguläre Basismodell (DM 7995,–), besitzt den 40 PS starken Einlitermotor und die gleiche magere Ausstattung, die vor der Aufwertungsaktion üblich war.

Honda wird teurer

Nach Einführung der auf der IAA präsentierten viertürigen Version des Civic mit 1,5 Liter-Motor (70 PS) hat Honda eine Preiserhöhung für die übrigen Modelle ab 1. Januar 1976 angekündigt. Die in Frankfurt gezeigten Civic-Modelle mit dem abgasgünstigen Schichtlademotor mit drei Ventilen pro Zylinder werden von Honda vorerst nicht nach Europa eingeführt. Die neuen Preise (alte in Klammern):

Civic 1200 zweit.	DM 8 300,– (7 900,–)
Civic 1200 dreit.	DM 8 570,– (8 170,–)
Aufpr. f. Autom.	DM 630,– (600,–)
Civic 1500 viert.	DM 9 800,– (–,–)
Civic 1500 Automatik	DM 10 450,– (–,–)

Die Kla

Praktisches Mofa zu

Hätte der Dauerflüchtling Richard Kimble ein Paperino besessen, wäre jene öde Fernsehserie vermutlich rasch zu Ende gewesen. Denn wer mit einem solchen Klapp-Mofa ausgerüstet ist, entwischt jedem – sogar amerikanischen Polizisten.

Das Paperino läßt sich nämlich mit zwei Handgriffen zusammenlegen und in jedem Autokofferraum verstauen. Je nach Bedarf ermöglicht es somit einen ständigen Wechsel vom Vier- aufs Zweirad.

Dabei entwickelt das 48 Kubikzentimeter große Motörchen 1,2 Pferdestärken, die jedoch nicht allzu wörtlich zu nehmen sind: Schwergewichte über 80 Kilogramm haben am Berg einige Anfahrschwierigkeiten und können den Klapp-Donald nur mittels Beinnachhilfe in Bewegung setzen.

Dann jedoch erweist sich das Unikum als brauchbares Gefährt. Mit Drahtkörben ausgerüstet – als Zubehör sind Satteltaschen lieferbar – dient es Hausfrauen als fahrbare Einkaufstasche oder sparsamen Generaldirektoren als Autoersatz. Eine Tankfüllung des Benzingemischs reicht für rund 80 Kilometer.

Sogar solche Entfernungen können recht komfortabel überwunden werden, da das Zweirad für seine Klasse ungewöhnlich aufwendig mit Schraubenfedern versehen ist. Auch der bequeme Sattel geht mit menschlichen Kehrseiten schonend um.

Wer sich dennoch strapaziert fühlt, kann das Paperino auf ein koffergroßes

-Mühle

nmachen.

Kleingemacht passen vier der Di Blasi-Peperinos in einen einzigen Mercedes-Kofferraum. Zu voller Größe gereckt, kann die Klapp-Mühle auch 1,95 m-Männer auf den Buckel nehmen, hat mit deren Gewicht jedoch Mühe. Einkaufskorb und Satteltasche als Zubehör machen das Mini-Zweirad zur brauchbaren Einkaufshilfe.

Gebilde zusammenklappen, was allenfalls eine halbe Minute dauert. Dazu sind lediglich zwei Haltegriffe zu lösen. Das 28 Kilogramm leichte Mofa paßt im Quetschzustand selbst in den mageren Kofferraum eines VW Käfers; ein Mercedes verschluckt sogar vier von dieser Sorte.

Stubenrein

Der Witz: Sinnvolle Tank- und Benzinleitungsverschlüsse verhindern, daß der Treibstoff ausläuft und den Kofferraumteppich bekleckert. Eine Kunststoffgarage im Miniformat gibt es gleichfalls als Zubehör.

Für die Klapp-Mühle ist ein Führerschein Klasse III oder V notwendig; die Versicherung kassiert rund 45 Mark im Jahr und der Importeur (Walter Barthold, 79 Ulm, Olgastr. 95) als empfohlenen Richtpreis 1180 Mark. Einzig der Staat schaut ausnahmsweise in die Röhre, denn das Ding fährt steuerfrei.

Jürgen Lewandowski

Information . . .

Überraschend einsetzender Schneefall am Mittwoch, den 12. November, sorgte auf hessischen Autobahnen für ein siebenstündiges Chaos und bis zu 14 Kilometer lange Stauungen. Die Polizei sprach am Tag danach von einer „Fast-Katastrophennacht", gab den Autofahrern daran die Alleinschuld und zählte folgende Sünden auf: rücksichtsloses und unvernünftiges Verhalten, Nichtbeachten des Verkehrswarnfunks, Blockieren der für Streuwagen freigemachten Spuren, Nichtbenutzen der Umleitungsstrecken und nicht rechtzeitiges Umrüsten auf Winterreifen.

. . . und Meinung

Uwe Brodbeck

Der Wintereinbruch in Hessen kam drei Tage zu früh. Denn nach dem von Bürokraten festgesetzten Termin darf es erst ab 15. November schneien. Jedenfalls begann in früheren Jahren exakt an diesem Tag die offizielle Spikereifen-Zeit. Im erstmals nagellosen Winterhalbjahr 1975/76 beschuldigte man prompt die Autofahrer, trotz des frühen Termins nicht rechtzeitig auf Winterpneus umgerüstet zu haben. Was bislang weder Polizei noch Straßendienste auch nur annähernd konkretisieren konnten, wird nun plötzlich von den Autofahrern verlangt: den ersten Schneefall vorauszusehen.

Auch der Vorwurf, die Mahnungen des Verkehrswarnfunks unbekümmert überhört zu haben, ist hart formuliert. Wer glaubt schon

Betrifft: Chaos im Schnee

den Meldungen der Sender, die zu häufig verspätet und unpräzise informieren. Und wer schon verläßt im Schneegestöber und möglicherweise fremdem Gebiet die Autobahn, um auf Umleitungsstrecken erst recht zu versacken.

Sicherlich gab es unvernünftige und auch viele im ersten Schnee noch ungeschickt taktierende Fahrer. Dennoch hat es sich die Polizei bei der Suche nach dem alleinigen Sündenbock zu leicht gemacht. Eher scheinen Vorwürfe an die Streudienste angebracht, die sehr viel frühzeitiger als die Autofahrer über drohende Wetterunbilden informiert werden. Wenn die Salzstreuer freilich erst dann mit der Arbeit beginnen, wenn die Straßen bereits hoffnungslos verstopft sind, ist das Chaos nicht mehr aufzuhalten.

„Wir sind ausgesprochen autofr

Interview mit Verkehrsminister Gscheidle über Verkehrspolitik.

?: *Herr Minister, Sie plädieren für mehr Sparsamkeit beim Bau neuer Autobahnen und verweisen auf das Ausland. Warum sind unsere Autobahnen kostspieliger als die der anderen Länder?*

Gscheidle: Das liegt an unseren hohen Sicherungsvorkehrungen und am verwendeten Material. Wir sind beim Straßenbau ein bißchen sehr auf Sicherheit bedacht. Und die Frage ist eben, ob man so weit gehen muß, wie wir gehen.

?: *Da käme Ihnen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen ja sehr gelegen.*

Gscheidle: Es ist kein Zweifel, daß die Länder mit extrem niedrigen Höchstgeschwindigkeiten billiger bauen. Was unsere Autobahnen auch verteuert, sind die vielen Zu- und Abfahrten.

?: *Ihr Vorgänger Georg Leber hat versprochen, daß bis zur nächsten Autobahnauffahrt jeder nur zehn Kilometer zu fahren hat. Gehen Sie davon ab?*

Gscheidle: Wir haben ein so engmaschiges Autobahnnetz, daß wir den damaligen Gesichtspunkt aus Gründen der Verkehrssicherheit etwas reduzieren können.

?: *Wie weit sollte denn künftig die nächste Zufahrt zur Autobahn entfernt sein?*

Gscheidle: 20 bis 30 Minuten Fahrt können schon zugemutet werden.

?: *Werden Sie bei Ihren sparsameren Lösungen nicht zwangsläufig die Erhaltung und Erneuerung alter Autobahnen fördern?*

Gscheidle: Ja, dafür werden wir künftig mehr Geld als bisher einsetzen.

?: *Wie ist derzeit das Verhältnis zwischen Unterhalt und Neuinvestition?*

Gscheidle: Wir haben für Investition 60 bis 65 Prozent des Etats eingeplant. Alles andere ist Instandsetzung und Erhaltung. Die Tendenz geht immer mehr in Richtung Instandsetzung. Dabei muß

Fotos: Schulze-Vorberg

berücksichtigt werden, daß unser Autobahnnetz immer größer wird. Allein 1974 und 1975 wurden knapp 800 Kilometer neue Autobahnen dem Verkehr übergeben.

?: *Wenn jetzt noch 60 bis 65 Prozent für Investitionen ausgegeben werden, wo wird denn die Quote bis 1985 liegen?*

Gscheidle: Bei etwa 55 Prozent.

?: *Bedeuten Ihre sparsamen Lösungen, daß Autobahnen künftig generell nur noch zweispurig angelegt werden? Man spricht bereits von Rezessionspisten.*

Gscheidle: Nein. Aber wenn zunächst der Verkehr noch nicht so stark ist, bringt eine zweispurige Autobahn ja mehr Nutzen als gar keine. Bei steigendem Verkehr wird dann später eine zweite Fahrbahn gebaut, so daß die Autobahn dann wie üblich vier Fahrspuren hat.

?: *Trägt diese Art von Planung überhaupt noch der zunehmenden Motorisierung Rechnung?*

Gscheidle: Der Verkehr wird nicht in der gleichen Progression wie in den letzten Jahren zunehmen.

?: *Aber wächst der Autobestand nicht schneller als die geplanten Investitionen?*

Gscheidle: Die Zunahme von Autos steht trotzdem noch in einem Verhältnis zu unseren Bauleistungen. Sie müssen davon ausgehen, daß unser Straßennetz im großen und ganzen ausreichend ist. Aber wir haben natürlich Engpässe, und wir müssen neue Strecken bauen. Dafür werden wir in den nächsten zehn Jahren über 37 Milliarden Mark ausgeben.

?: *Herr Gscheidle, sollte man nicht die Mineralölsteuer wieder in dem Maße einsetzen wie sie nach Plan verteilt werden soll, nämlich 50 Prozent für den Straßenbau? Derzeit sind es nur bescheidene 37 Prozent. Bei einer 50-prozentigen Zweckbindung hätten Sie allein dieses Jahr drei Milliarden Mark mehr zur Verfügung.*

Gscheidle: Die Mineralölsteuer ist eine Steuer, genau wie die Tabaksteuer. Sie

ndlich"

können ja auch nicht sagen, die Tabaksteuer nehme ich für Antinikotin-Vorhaben.

?: *Die Halbierung der Mineralölsteuer war früher so deklariert worden. Sie sollte dem Verkehr reserviert sein.*

Gscheidle: Ja, gut, aber das ist eine politische Entscheidung gewesen. Ein Staat ist frei und kann sagen, ich mache jetzt mit der gesamten Mineralölsteuer beispielsweise Landwirtschaftspolitik.

?: *Da Sie Politiker sind, ist zu befürchten, daß es zu den 50 Prozent Zweckbindung nie mehr kommt?*

Gscheidle: Ich würde als Politiker niemals nie sagen.

?: *Rührt die finanzielle Knappheit nicht auch daher, weil das Geld recht freudig und mit vollen Händen beispielsweise für den U-Bahnbau ausgegeben wird?*

Gscheidle: Wir wollen mal nicht von den Pannen reden, die zweifellos passiert sind. Ich bin aber der festen Überzeugung, daß sie beispielsweise in München das Verkehrsproblem ohne U-Bahnbau nicht bewältigen können.

?: *Aber 16 Städte bauen U-Bahnen.*

Gscheidle: Bevor ich einer U-Bahn zustimme, müssen die Leute schon ziemlich genau rechnen und ihre Prognosen darlegen. U-Bahnen sind zwar das Teuerste, was man machen kann, aber sie können auch das Wirtschaftlichste in einem konkreten Raum sein.

?: *Würde eine bundeseinheitliche Verkehrsplanung die derzeitige Misere beseitigen können?*

Gscheidle: Ich glaube, dies ist für den öffentlichen Personennahverkehr nicht machbar. Nur eines ist eine Notwendigkeit: In einer bestimmten Verkehrsregion sollte die Planung, die Verantwortung für die Finanzierung und die Verantwortung für das Betreiben des Systems in einer Hand sein.

„Wenn der Verkehr noch nicht so stark ist, bringt eine zweispurige Autobahn ja mehr Nutzen als gar keine."

Kurt Gscheidle . . .

Der 51jährige Stuttgarter löste im November 1974 den glücklosen Lauritz Lauritzen als Minister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen ab. Der Fachmann für Betriebsorganisation krönte damit eine bemerkenswerte Karriere, die bei der Deutschen Postgewerkschaft begann. Dort avancierte der Refa-Ingenieur 1959 zum stellvertretenden Vorsitzenden. 1961 wurde der Schwabe Mitglied des Bundestags, dann Vorstandsmitglied der SPD-Bundestagsfraktion und im November 1969 Staatssekretär im Postministerium.

. . . und seine Verkehrspolitik

Selbst die Opposition findet wenig Angriffspunkte an der Verkehrspolitik des Technokraten Gscheidle, der sich um klare und sachliche Politik bemüht. Er räumte weitgehend mit der gegen das Auto gerichteten Politik seines Vorgängers Lauritzen auf und versucht, Auto, Bus und Bahn ineinander zu integrieren. Bei Diskussionen über ein Autobahnlimit bewies Gscheidle bislang Konsequenz: Vor Ablauf des 130 km/h-Versuchs ist das Thema für ihn tabu.

?: *Und wie setzen Sie das durch bei dem Prinzip des Föderalismus?*

Gscheidle: Indem ich eine gesetzliche Bestimmung ausnutze, die mich ermächtigt, erst Geld zu geben, wenn nachgewiesen ist, daß das Vorhaben wirtschaftlich und finanzierbar ist.

?: *Herr Gscheidle, Sie haben einmal gesagt, daß man in der Bundesrepublik nicht gegen 20 Millionen Autofahrer Politik machen kann. Was würden Sie zu dem Vorwurf sagen, daß Sie aber auch nicht Politik im Sinne von 20 Millionen Autofahrern machen? Wir denken unter anderen an das vernachlässigte Gebiet des Verkehrsunterrichts in Schulen.*

Gscheidle: Ich halte unsere Verkehrspolitik für eine ausgesprochen autofreundliche. Und wenn Sie das Beispiel des Verkehrsunterrichts nehmen, dann muß ich Ihnen sagen, daß wir hier zusammen mit den Ländern und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat mit großer Initiative an die Sache rangehen.

?: *Aber bereits 1972 haben die Kultusminister eine einheitliche Verkehrserziehung in den Schulen vorgeschlagen. Inzwischen sind lediglich in Bayern zwischen 10 und 20 Stunden Verkehrsunterricht pro Jahr vorgesehen. Ist das nicht ein bißchen wenig?*

Gscheidle: Der Verkehrsminister kann nur eine Konzeption entwickeln. Dann ist er auf diejenigen angewiesen, die verfassungsmäßig oder tatsächlich die Möglichkeit haben, diese Konzeption in die Praxis umzusetzen. Das sind eindeutig die Länder.

?: *Warum realisieren die Kultusminister nicht ihre eigenen Empfehlungen?*

Gscheidle: Es geschieht ja dadurch noch nichts, daß alle Bundesländer diese Richtlinien erlassen haben. Die Schulen müssen etwas daraus machen. Und da gibt es von Schule zu Schule Riesenunterschiede.

?: *Auch die EG-Verkehrsminister empfehlen bereits, ein Studienfach „Ver-*

kehrserziehung" für angehende Lehrer einzuführen.

Gscheidle: Im Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung ist die Ausbildung der Lehrer für die Verkehrserziehung durch neue Lehrstühle an Hochschulen und Berufung von Lehrbeauftragten — selbstverständlich im Zusammenwirken mit den Bundesländern — ausdrücklich vorgesehen. Unlängst sind zwei neue Lehrstühle für Verkehrspädagogik und Verkehrspsychologie — einer in Berlin und einer in Essen — eingerichtet worden. Auch habe ich im Juni eine große Aufklärungskampagne gegen den Innerortsunfall eröffnet, die wir zusammen mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat durchführen. Im Rahmen dieser Aktion wird besonders die Zielgruppe der Kinder angesprochen.

?: *Von den Schulen selbst ist aber herzlich wenig getan worden.*

Gscheidle: Konkret ist nur von engagierten Leuten etwas geschehen, seien es nun Lehrer oder Institutionen wie die Verkehrswacht.

?: *Herr Gscheidle, Sie verordnen den Gurtzwang, belassen aber Verstöße dagegen straffrei. Weshalb diese unverständliche Nachsicht?*

Gscheidle: So einfach ist Verkehrspolitik nicht, wie Sie es sich vorstellen. Wenn es uns gelingt, die Bedeutung des Gurtes dem Kraftfahrer als dessen unmittelbares eigenes Interesse beizubringen, ist das doch besser als der Druck des Gesetzgebers über Strafen. Was ist das denn für eine Motivation, wenn ich den Gurt nur anlege, weil ich sonst bezahlen muß.

?: *Wir hätten mit einer hundertprozentigen Anlegequote etwa 40 Prozent weniger Verkehrstote. Sollten Sie dafür nicht etwas mehr Härte zeigen?*

Gscheidle: Wenn wir innerhalb der nächsten zwei Jahre die Quote des Anlegens nicht wesentlich steigern können, diskutiere ich neu über ein Bußgeld. Nur muß man dann die Möglichkeit haben, die Anlegepflicht konsequent überprüfen zu können.

?: *Die Straffreiheit ist demnach nicht für alle Zeiten?*

Gscheidle: Nein. Aber vorerst wird davon abgesehen, weil wir auf die Einsicht der Autofahrer bauen.

?: *Wenn Sie eine Prognose wagen sollen, glauben Sie, daß Sie in zwei Jahren zum Bußgeld kommen oder nicht?*

Gscheidle: Nachdem es uns gelungen ist, mit der bisherigen Aktion die Anlegequote wesentlich zu steigern, habe ich Hoffnung, daß wir in zwei Jahren nicht zum Bußgeld greifen müssen. Nur, ich kann mich irren.

?: *Warum wird plötzlich auf die Einsicht der Autofahrer gebaut, nachdem bei früheren Diskussionen über Geschwindigkeitsbegrenzungen der Bürger stets für unmündig erklärt wurde?*

„Wenn wir innerhalb der nächsten zwei Jahre die Anlegequote nicht wesentlich steigern können, diskutiere ich erneut über ein Bußgeld."

Gscheidle: Ich habe das noch nie gesagt. Das jetzt ist meine Verkehrspolitik und die verantworte ich auch.

?: *Herr Gscheidle, am 1. Oktober 1975 begann mit dem Umtausch der 130 km/h-Strecken die zweite Phase des Großversuchs auf Autobahnen. Warum hat sich Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Riemer dabei quergelegt?*

Gscheidle: Er legt sich nicht quer, er nimmt nur nicht alle vorgesehenen Versuchsstrecken.

?: *Wird der Versuch dadurch beeinträchtigt?*

Gscheidle: Wenn jedes Bundesland glaubte, nach Belieben aus dem vereinbarten Versuchsprogramm ausscheren zu können, wie es Herr Riemer getan hat, dann wäre der Versuch im Eimer.

?: *Ist der 130 km/h-Versuch nicht ohnehin eine Farce, nachdem ein europäisches Einheitslimit eingeführt werden soll?*

Gscheidle: Nein. Der Versuch entstand ja damals aus der Konfrontation zwischen Bund und Ländern. Inzwischen aber ist eine Entwicklung zur Harmonisierung der europäischen Geschwindigkeitsbegrenzungen eingetreten. Es kommt ein immer stärkerer Druck aus den Nachbarländern auf uns zu. Als einziges Land ohne Limitierung hätten wir auch eine gewisse Sogwirkung. Die Bundesrepublik wäre dann das einzige Land, in welchem man noch sein Auto ausfahren könnte.

?: *Demnach werden Sie von Ihren ausländischen Kollegen massiv unter Druck gesetzt?*

Gscheidle: Wir haben jedenfalls eine Entschließung, die davon ausgeht, daß Höchstgeschwindigkeits-Regelungen wegen der Verkehrssicherheit notwendig sind. Und ich bin ganz sicher, daß die Entschließungen noch härtere Formen annehmen, wenn die Dinge nicht harmonisiert werden.

?: *Was werden Sie tun, wenn der Großversuch mit Tempo 130 eindeutig für die Beibehaltung der Richtgeschwindigkeit spricht?*

Gscheidle: Dann wird uns der Großversuch für die internationalen Verhandlungen die Begründung geben, warum die deutsche Situation aufgrund der besseren Straßen anders ist als im Ausland.

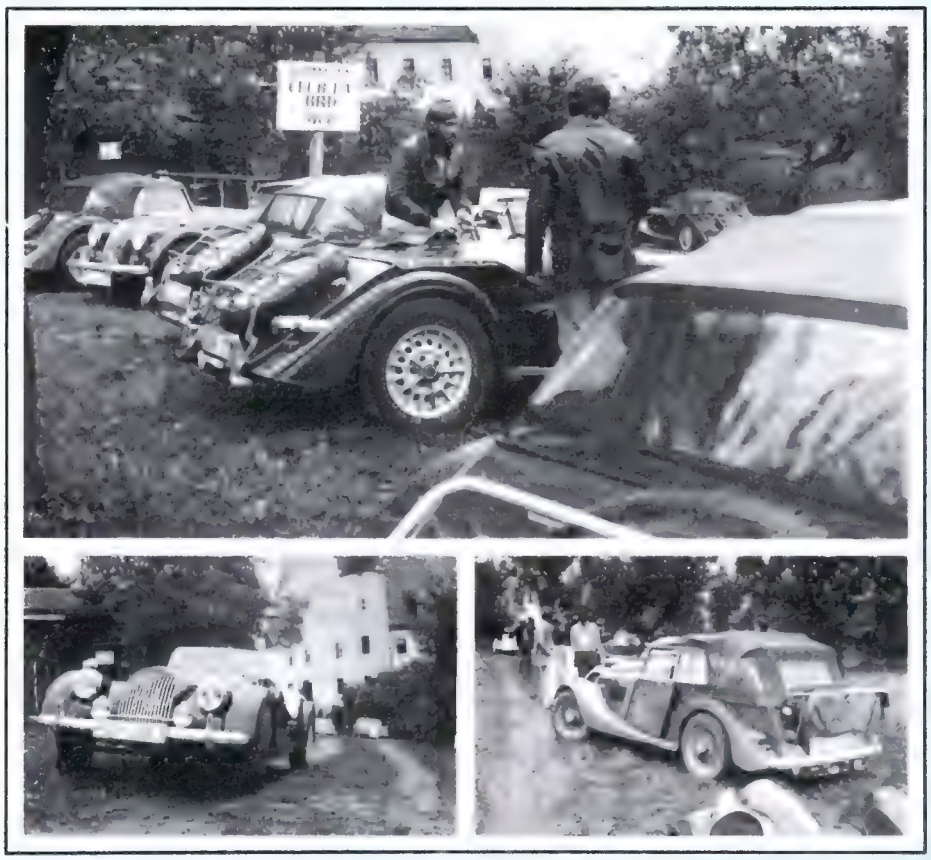
?: *Glauben Sie, Ihre ausländischen Kollegen damit überzeugen zu können? Wird nicht vielmehr der Druck so heftig, daß Sie zu einem Autobahnlimit gezwungen werden?*

Gscheidle: Um die objektiven Ergebnisse eines Großversuchs kommt niemand herum.

Morgan-Menschen

Warum der archaische englische Roadster gekauft und gefahren wird.

Morgan, das sind die Roadster aus der Pickersley Road Malvern Link, Worcestershire, England, wo die Morgan Motor Company Limited nach 40 Jahre altem Baumuster jährlich etwa 500 Wagen fertigt und die Kunden ungerührt erst dann beliefert, wenn sie dran sind: 18 Monate dauert es derzeit mindestens, es können auch zwei oder drei Jahre werden, bis das Morgan-Glück den Aspiranten ereilt.



Vom 4/4-Viersitzer (rechts) bis zum Plus 8 — zum Morgan-Treffen vor Schloß Eggersberg bei Riedenburg fuhren 70 der 500 deutschen Morganeers auf.

Strapaziös war es schon immer, einen Morgan zu fahren — seit Stammvater H. F. S. Morgan (1881—1959), technischer Zeichner in einer Lokomotivfabrik, sich 1910 ein Motorrad bauen wollte, das zum Dreirad geriet.

1936 kam der Vierrad-Morgan, für den bis heute eine Reparaturanleitung von 178 illustrierten Seiten reicht; das Prinzip der Vorderradführung an vertikalen Rohren hat er noch vom ersten Dreirad, die Blattfeder-Starrachse mit „underslung"-Kastenrahmen (Holme unter der Achse) hinten wurde wie alles andere nur in nötigsten Details modernisiert, der rundliche Grill stammt von 1954.

Nur die Motoren wechselten. Der erste 4/4 (4 Räder / 4 Zylinder) gelangte bis zur 2,1-Liter-Vanguard-Maschine. Es folgten die Zweiliter-TR-Motoren von Standard-Triumph, und 1955 wurde neben diesen Plus-Modellen der etwas kürzere 4/4 mit Ford-Motoren wiederbelebt. Heute hat er den 1,6 Liter des Escort Sport, und 1968 kam der Plus 8 mit dem 3,5 Liter-V8 von Rover dazu.

Vor dem Krieg brachte Woodhouse einige wenige Morgan 4/4 nach Deutschland, Anfang der 50er Jahre gab es bei Glöckler in Frankfurt einen kurzlebigen Importversuch. 1965 verkaufte der Engländer Flaving, heute in Unna Morgan-Vertreter für Norddeutschland, seine ersten Wagen an Besatzungs-Kanadier. Erst ein Fahrbericht in auto motor und sport weckte 1968 deutsches Interesse, woraus sich erklärt, daß es kaum einen älteren Morgan in bundesrepublikanischen Händen gibt.

1970 stieg die Firma Merz & Pabst in Stuttgart für Süddeutschland ein und kapert auch einmal Kunden im Bereich des peniblen Mr. Flaving, der zu 20 bis 30 Prozent den 4/4 verkauft, während bei Herrn Merz der erheblich teurere Plus 8 auf 95 Prozent kommt — allerdings auch eine Merz-Herzenssache, denn die Wucht der 160 PS-Maschine ergibt einen Erlebniswert von hoher Güte.

Warum man einen Morgan fährt, war kürzlich beim Treffen des Morgan Clubs Deutschland e.V. (Sitz Essen) zu erfahren. Auf knapp 500 Wagen wird der Bestand im Bundesgebiet geschätzt, etwa 70 davon strebten zum Schloß Eggersberg bei Riedenburg im bayerischen Altmühltal und vermitteln dabei das Abenteuer, das der Morganfahrer nach einhelliger Aussage gratis bekommt: Wenn es regnet, triefen die Insassen trotz Verdeck und Steckscheiben auch im Wagen, die drei winzigen Scheibenwischer leisten noch weniger als sie versprechen, und wenn sich das Wasser im Fußraum sammelt, heißt es ein Loch in den Boden zu bohren, wie es einer der Morgan-Abenteurer praktizierte.

In der Gischt von Lastzugrädern mehr als 80 zu fahren ist Heroismus. Auf Bayerns Provinzstraßen die Kräfte des V8 auszuspielen, erfordert historische Fahrtechnik: Mit festem Zugriff wird ein Morgan durch die Kurvenlandschaft gerissen. Heißer Dunst aus dem Motorraum und tosender Lärm vermitteln Grand Prix-Atmosphäre von Anno dazumal.

Auch pflegerische Hingabe ist vonnöten. Es tut dem Plus 8 nicht nur gut, wenn ihn ein Zusatzkühler (vom 350 SL) vor Unbill bewahrt, es gibt auch

Morgan-Menschen

wundersame Rezepte für Gebläse vor dem Kühler und für die Lösung des Defrosterproblems.

Peter Morgan in der Pickersleigh Road meint im Prinzip, daß 1975 nicht schlecht sein kann, was 1936 gut war. Das fürchterliche Moss-Getriebe gibt es nicht mehr, doch die Vorderradführung bedarf täglicher Betätigung der Eindruck-Schmierung und verschleißt dennoch sehr hurtig. Überhaupt ist der Morgan ein Auto, zu dem man noch ein Auto braucht.

Exclusivität für 24 000 Mark: Plus 8 mit Spezialkoffer fürs Handgepäck.

Nur einige wenige Morganeers schwören, daß sie nur den Morgan haben. Österreicher und Schweizer werden beneidet: Dort gibt es Wechsel-Kennzeichen. Versteuert wird das größte Auto, das Schild wird jeweils an den Wagen geschraubt, mit dem man fahren will.

Wer Nostalgiker älteren Semesters erwartet, wundert sich: Der deutsche Morgan-Fahrer ist jünger oder höchstens so alt wie die Konstruktion seines Wagens. Söhne reicher Eltern sind dabei, eher aber freiberufliche Geldverdiener, etwa in der Gemütslage eines sportlichen Jachtseglers. Und Reichtum muß nicht sein. Etliche Handwerksmeister gehobener Einkommenslage haben im Morgan ihr Hobby gefunden. Daß auch Liebhaber mit Wagenpark dabei sind, versteht sich von selbst. Aber Snobs ist der Morgan zumeist nicht bequem genug.

Morganfahrer geraten auf verschiedensten Wegen an dieses Auto. Da ist der Motorradfahrer, der mal einen Morgan sah und ihn spontan bestellte: „Nach zwei Jahren bekam ich Nachricht, daß der Wagen da war – ich hatte die Bestellung glatt vergessen." Da ist der Twen, den es schon als Teen packte: „So ein Auto muß ich haben." Und da sind Rechner: „So viel Leistung und Sportlichkeit wie im Plus 8 bekomme ich für das Geld sonst nicht."

Tatsächlich: 16 850 Mark kostet der 4/4 mit dem 1,6 Liter-Fordmotor, seine 710 kg sind in 12 Sekunden auf 100, die Spitze liegt bei 170 km/h. Der 860 kg-Plus 8 bietet für 23 880 Mark 0–100 km/h in etwa sieben Sekunden und fast 200 km/h – wenn man sich traut. In Gelassenheit 120 zu fahren und den Spurt zu genießen, reicht den meisten Morganeers.

Die Preise sind bei weitem nicht so exklusiv wie das Aussehen. Für 1000 Mark mehr gibt es den Morgan sogar als Viersitzer, in dem Fondpassagiere mehr hinter als über der Achse sitzen. Bei geschlossenem Verdeck kommen sie weder hinein noch hinaus. Und Kindesmißhandlung durch die Hinterachse gerät auf längerer Strecke zur Straftat.

Doch mit dem hochgewölbten Verdeck sieht der Viersitzer schön nostalgisch aus, und für Partyfreunde reicht es allemal.

Es gibt auch Damen, die sich im Morgan-Cockpit emanzipieren. Doch zumeist verwirklicht sich männliches Abenteuer: „Ihn macht der Morgan glücklich, und mir macht es auch Spaß", versichern Copilotinnen mit und ohne Trauschein.

Kaum jemand bleibt in einem Morgan allein, und wer einen hat, der ist zu dritt; dieser Wagen ist kein stummer Diener. Auch Wäsche von eigener Hand gehört sich hier.

Mancher kann kaum sagen, warum er Morgan fährt: „Ehrlich gesagt, ich habe noch nie darüber nachgedacht." Einer wußte es ganz genau: „Ein Morgan – das ist eine Insel der Seligen".

Paul Simsa

Mercedes

Ein ehemaliger General Motor

Wenn ein Amerikaner sich daran macht, sein eigenes Auto zu bauen, so ist das zunächst nichts Ungewöhnliches. Heißt dieser Amerikaner jedoch John Zachary DeLorean, so verdient das Projekt Beachtung.

DeLorean, zuletzt Vizepräsident von General Motors (siehe auto motor und sport 14/73), will in eigener Regie eine „Mercedes-ähnliche" Autofirma aufbauen. Sein Erstling soll ein Mittelmotor-Sportwagen mit Giugiaro-Karosserie sein, der höchsten Sicherheitsansprüchen genügen und deshalb auch DSV (DeLorean Safety Vehicle) heißen soll.

DeLorean über sein Auto: „Es soll einen Motor mit vergleichsweise kleinem Volumen haben, aber exzellent verarbeitet sein. Es hat mich immer schon geärgert, daß es solch ein Auto in den USA nicht gibt."

Die Konstruktion des DSV besorgt William T. Collins, ehedem bei General Motors, seit Oktober 1974 Präsident der DeLorean Corporation Automotive Division. Der Mittvierziger Collins war seit 1958 bei Pontiac und hatte maßgeblichen Einfluß auf die Entwicklung der Modelle Firebird, GTO, Tempest und TransAm.

In den Vorstellungen der beiden Amerikaner über ein gutes Auto rangieren deutsche Produkte an erster Stelle: Während DeLorean „immer schon an Mercedes dachte", ist Collins mehr dem BMW zugetan. Starken Eindruck hinterließ bei beiden das zweisitzige BMW-Turbo-Ausstellungsstück – der erste DSV-Prototyp läßt dies erkennen.

Der Radstand des DSV beträgt etwa 2,50 m, das angestrebte Gewicht von 1000 kg liegt für ein Auto dieser Klasse ungewöhnlich niedrig.

Die Antriebseinheit ist quer hinter dem Fahrgastraum eingebaut; für die Kraftübertragung ist ein handgeschaltetes Getriebe in Vorbereitung.

Als Antriebsquelle gedachten DeLorean und Collins zuerst, ein kompaktes

ıus Amerika?

ager plant Mittelmotor-Coupé mit Daimler-Benz-Standard.

Wankelaggregat zu verwenden. Inzwischen gilt der 138 PS starke deutsche Ford V6-Dreilitermotor, der im Granada und Capri Dienst tut, als Favorit.

Collins hofft, den Motor derart in das Fahrwerk einbauen zu können, daß die sonst bei Mittelmotorautos auftretenartige Kunststoff-Strukturbauweise, die bei Royal Dutch Shell im niederländischen Delft entwickelt wurde und „Elastic Reservoir Molding" (ERM) genannt wird. Bei der Herstellung schafft ein Niederdruckverfahren überaus präzise ein Sandwich aus einer steifen Schaumschicht zwischen zwei Schalen aus Fiberglasmatten. Ein Aufbau, der gemessen an seiner Steifheit und Festigkeit außerordentlich leicht ist.

„Soviel ich bisher weiß", sagt Collins, „müßte der Rahmen aus ERM fast so leicht sein wie aus Aluminium." Die ganze Bodengruppe könnte aus einem

Idee von John Zachary DeLorean (unten), Styling von Giugiaro: erster Prototyp des DSV-Coupés.

den Probleme wie Motorzugänglichkeit und Platzverhältnisse im Fahrgastraum zufriedenstellend gelöst werden.

Giorgio Giugiaro besorgt für das US-Duo das Karosserie-Design. Klare Linien, große Glasflächen und eine für Mittelmotorautos ungewöhnlich gute Rundumsicht, sind die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit.

Air-bags sollen beim DSV zur Serienausstattung gehören. Große Stücke hinsichtlich der Energievernichtungs-Qualitäten hält Collins auf eine neu-

Stück bestehen und wäre zudem korrosionsbeständig. Geringes Gewicht soll so mit niedrigen Reparaturkosten und hoher Verarbeitungsqualität kombiniert werden.

Die ersten Tests mit Prototypen werden Anfang 1976 gefahren. Das Ziel: 1978 mit einer Produktion von jährlich etwa 30 000 der Zweisitzer zu starten.

Nach dem Preis befragt, läßt Collins alles offen: „Irgend etwas zwischen einem Triumph TR 7 und einem Lamborghini." *Karl Ludvigsen*

Oktoberfest

Marktbericht Oktober 1975: guter Einstand der neuen Opel-Modelle Ascona und Manta.

Das Neuwagengeschäft lief in diesem Herbst besser denn je. Nach den Rekord-Verkäufen im IAA-Monat September wurde der Oktober abermals zum Wonnemonat. Die in- und ausländischen Hersteller erzielten mit einem Absatz von 205 828 Neuwagen einen neuen Monats-Bestwert und übertrafen das bisher beste Oktober-Ergebnis aus dem Jahre 1972 (183 555 Verkäufe) um 12,1 Prozent.

Jene Firmen, die auf der 46. Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt mit neuen Modellen aufwarteten, verbuchten die besten Ergebnisse. Die Opel-Werke, die im gleichen Vorjahresmonat noch annähernd 17 500 Autos weniger als VW absetzten, schlossen zu den Wolfsburgern auf und stellten mit ihren beiden neuen Modellen Ascona und Manta die Gewinner des Monats. Mit einem Absatz von 14 561 Exemplaren setzte sich der neue Ascona hinter dem VW Golf an die zweite Stelle der Bestsellerliste. Ebenfalls weit nach vorn stieß der neue Manta, von dem rund 6000 Exemplare mehr verkauft wurden als von seinem Vorgänger vor Jahresfrist.

Rapide aufwärts ging es auch bei Ford, BMW und Fiat. Im breitgefächerten Programm der Kölner war mit dem Granada (8120 Verkäufe) das teuerste Modell zugleich das beliebteste. Bei BMW ließ die neue Dreier-Reihe mit 5553 Verkäufen die abgelösten 02-Modelle vergessen, und bei Fiat gründete sich der starke Zuwachs auf den überraschenden Aufschwung beim Modell 127 (plus 206,9 Prozent gegenüber Oktober 1974). Fiats Kleiner hielt sich damit gut gegen die Konkurrenz aus Wolfsburg (Polo: 7390 Verkäufe) und Ingolstadt (Audi 50: 5642 Verkäufe).

HERSTELLER	Okt. 1975	Okt. 1974	Veränd. in %*
Alfa Romeo	**2 618**	**1 759**	**+ 48,8**
Audi NSU	**16 158**	**11 031**	**+ 46,5**
Audi 50	5 642	1 889	+ 198,7
Audi 80	4 671	5 547	– 15,8
Audi 100	5 666	3 447	+ 64,4
Sonstige	20	54	—
NSU Ro 80	159	94	+ 69,1
Autobianchi	**424**	**405**	**+ 4,7**
BMW	**12 766**	**7 315**	**+ 74,5**
1502	1 547	—	—
316/318/320	5 553	—	—
518/520	2 724	1 946	+ 40,0
525	1 151	905	+ 27,2
528	707	—	—
2500	398	348	+ 14,4
2800	1	58	—
3.0	609	395	+ 54,2
3.3 Li	29	43	– 32,6
Sonstige	47	3 620	—
Chrysler/Simca	**4 241**	**6 057**	**– 30,0**
Citroen	**3 352**	**3 801**	**– 11,8**
2 CV	1 099	1 862	– 41,0
Dyane	132	234	– 43,6
Ami	23	74	– 68,1
GS/GSX	1 257	1 380	– 8,9
CX	815	—	—
Sonstige	26	251	—
DAF	**1 150**	**998**	**+ 15,2**
Datsun	**1 935**	**1 092**	**+ 77,2**
Fiat	**11 032**	**6 775**	**+ 62,8**
Fiat/Italien	10 201	6 269	+ 62,7
SEAT/Spanien	756	433	+ 74,6
Zastava/Jugosl.	75	73	+ 2,7
Fiat 126	897	1 494	– 40,0
127	4 207	1 371	+ 206,9
128	1 936	1 643	+ 17,8
Fiat 131 mirafiori	2 332	—	—
132	1 078	1 149	– 6,2
133	404	—	—
Sonstige	178	1 118	—
Polski-Fiat	**132**	**51**	**+ 158,8**
Ford	**24 731**	**11 394**	**+ 117,1**
Escort	6 958	1 784	+ 290,0
Capri	1 292	1 910	– 32,4
Taunus	7 676	4 353	+ 76,3
Granada	8 120	2 947[1]	+ 175,5
Sonstige	685	400	—
Honda	**249**	**91**	**+ 173,6**
Lada	**1 131**	**—**	**—**
Leyland/Innocenti	**1 085**	**1 331**	**– 18,5**
British Leyland	699	650	+ 7,5
Innocenti	386	681	– 43,3
Mazda	**498**	**254**	**+ 96,1**
Mercedes-Benz	**17 956**	**13 944**	**+ 28,8**
200, 230.4	5 235	3 843	+ 36,2
200 D, 220 D, 240 D	7 694	6 138	+ 25,4
230.6, 250, 280, 280 E	1 508	1 592	– 5,3
280 S, SE, 350 SE, 450 SE/SEL	2 594	1 780	+ 45,7
280 SL, 350 SL, 450 SL	296	243	+ 21,8
Sonstige	629	348	—
Opel	**43 888**	**22 442**	**+ 95,6**
Kadett	11 849	8 505	+ 39,3
Rekord	9 367	7 162	+ 30,8
Ascona	14 561	5 191	+ 180,5
Manta	6 860	770	—
Commodore	806	556	+ 45,0
Diplomat, Admiral	220	175	+ 25,7
Sonstige	225	83	—
Peugeot	**3 996**	**4 404**	**– 9,3**
Porsche	**446**	**191**	**+ 133,5**
Renault	**10 673**	**10 146**	**+ 5,2**
R 4	3 267	3 550	– 8,0
R 5	2 408	2 438	– 1,2
R 6	1 192	996	+ 19,7
R 12	1 335	1 066	+ 25,2
R 15	192	229	– 16,2
R 16	1 597	1 511	+ 5,7
R 17	123	124	– 0,8
R 30	528	—	—
Sonstige	31	232	—
Skoda	**354**	**206**	**+ 71,8**
Toyota	**1 182**	**554**	**+ 113,4**
1000	234	—	—
Corolla	462	166	+ 178,3
Carina/Celica	327	172	+ 90,1
Sonstige	159	216	—
Volkswagen	**43 985**	**40 007**	**+ 9,9**
Käfer	2 458	5 370	– 54,2
Polo	7 390	—	—
Golf	16 926	22 842	– 25,9
Passat	11 761	6 728	+ 74,8
Scirocco	2 875	2 721	+ 5,7
VW-Porsche	13	67	– 80,6
Sonstige	2 562	2 279	—
Volvo	**1 219**	**898**	**+ 35,7**
242	193	91	+ 112,1
244	693	202	+ 243,1
245	133	7	—
264	166	28	—
Sonstige	34	570	—
Sonst. Deutsche	**14**	**52**	**—**
Sonst. Ausländer	**613**	**645**	**—**
Gesamt:	**205 828**	**145 843**	**+ 41,1**

* Neue und auslaufende Modelle sind in der Prozent-Bewertung nicht berücksichtigt. [1]) einschließlich 2277 Consul-Modellen.

Warum der Bosch-Jumbo-electronic-Schlagbohrer mehr Kraft hat, als man je brauchen wird.

Bekanntlich tut es keiner Maschine gut, wenn man sie öfter bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit belastet. Und wenn man sich den Bosch Jumbo zulegt, hat man schon einiges mehr vor, als Löcher in die Wand zu bohren. Obwohl 16 mm in Beton schon ein eindrucksvoller Kraftakt ist.

So ist man dann besonders froh beim Kreissägen oder Hobeln etwa, wenn noch Kraftreserven da sind.

Extrem hoher Wirkungsgrad.

Bei einer Leistungsaufnahme von 450 Watt hat der Jumbo eine Abgabeleistung von 270 Watt, was einem Wirkungsgrad von 60 Prozent entspricht. Damit steht der Jumbo ziemlich einsam da.

Der Bosch Jumbo electronic ist der beste Schlagbohrer von Bosch.

Und auch der vielseitigste. Ein umfangreiches Vorsatzgeräteprogramm läßt sich mit ihm mühelos antreiben. Nicht nur wegen seiner Kraft, sondern auch wegen seiner stufenlosen Drehzahlsteuerung. Sie können also feinfühlig gasgeben – von null Umdrehungen an. Sie können sogar Schrauben eindrehen mit dem Jumbo und ohne Ankörnen jedes bruchempfindliche Material wie Glas oder Fliesen sauber und sicher durchbohren. Nur langsam anbohren, bis der Bohrer faßt, und dann: gasgeben!

Neu an dem Jumbo electronic:

ein Stellrädchen am Schalter. Damit kann man jede gewünschte Drehzahl vorwählen und feststellen. Man kann sich ganz auf seine Arbeit konzentrieren und nicht etwa versehentlich zuviel Gas geben. Mit dieser Elektronik kann man alle Vorsatz- und Zusatzgeräte optimal ausnutzen.

Bosch Jumbo electronic M 22 SBO. Vollisoliert. 2-Gang-Schlagbohrmaschine mit stufenloser Drehzahlsteuerung von 0 bis 3500 U/Min. Neu: Jetzt in jeder gewünschten Drehzahl feststellbar. 450 Watt Aufnahme-, 270 Watt Abgabeleistung. Bohrdurchmesser in Beton 16 mm, in Stahl 13 mm, in Holz 32 mm. Mit Abschaltautomatik bei Überlastung. Zum Antrieb aller Bosch-Combi-Vorsatzgeräte. Den Jumbo gibt es auch ohne Elektronik als 4-Gang-Schlagbohrmaschine M 42 SB.

Wie alle Schlagbohrer von Bosch ist der Jumbo electronic vollisoliert. ▣

Motor- und Getriebegehäuse bestehen aus bruchfestem, vollisolierendem Polyamid. Das bedeutet absolute Sicherheit vor elektrischem Strom. Sowohl vom Inneren der Maschine als auch von außen, zum Beispiel beim versehentlichen Anbohren stromführender Leitungen. Die eingebaute Abschaltautomatik verhindert bei Überlastung (z. B. Verkanten beim Sägen) ein Durchbrennen des Motors.

Nur Bosch hat das vernünftige und verschleißfreie Antriebssystem.

Dazu muß man wissen, daß der Antrieb von Vorsatzgeräten, ganz gleich um welches Fabrikat es sich handelt, über die wertvolle Bohrspindel (wird durch Abschrauben des Bohrfutters sichtbar) erfolgt. Das bedingt einen zwangsläufigen Verschleiß dieses wertvollen Teils. Nicht aber bei den Bosch-Antriebsmaschinen. Denn die Bosch-Vorsatzgeräte werden nicht direkt durch die Bohrspindel angetrieben, sondern über eine gehärtete Sechskantmutter, die auf die Bohrspindel aufgeschraubt wird. Abnutzen kann sich also nur die Sechskantmutter, und die ist schnell und vor allem für wenig Geld zu ersetzen.

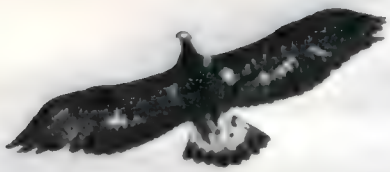
Das gibt es nur bei Bosch:

Falls Ihr Bosch-Elektrowerkzeug tatsächlich einmal ausfallen sollte, erhalten Sie sofort und kostengünstig ein werkgeprüftes Austauschgerät mit sechs Monaten Garantie.

Wer als Heimwerker wie ein Profi arbeiten will, nimmt am besten Bosch. Die meisten Handwerker tun das schließlich auch.

Prospekte gibt es bei Ihrem Fachhändler. Der wird Ihnen auch gern das gesamte Bosch-Heimwerker-Programm zeigen und Sie beim Kauf gut beraten.

BOSCH



SAFARI.
Das Erlebnis frei zu sein

Erleben Sie die ganze Welt der Freiheit mit einem Safari.
Fordern Sie die Informations-Broschüre an. Kostenlos.

Name _____

Wohnort _____

Straße _____

CI SAFARI

CI CARAVANS Wilk GmbH · 6550 Bad Kreuznach · Postfach 349/EE3

Freifahrt

Gewinner des Sicherheits-Preisausschreibens.

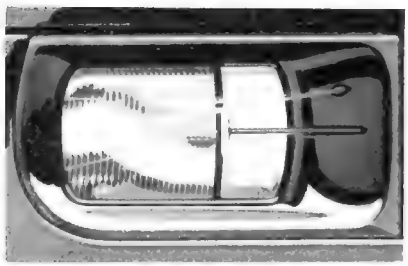
Hundert auto motor und sport-Leser trainieren kostenlos Sicherheit am Steuer. Sie gewannen beim Preisausschreiben der BAT Cigarettenfabriken GmbH (Marke HB) und der Deutschen Verkehrswacht Lehrgänge auf dem ihrem Wohnort nächsten Verkehrsübungsplatz.

Die 100 Gewinner von Trainingskursen:

Helmut Hinz, 43 Essen-Steele; Jürgen Kolz, 401 Hilden; Jürgen Althoff, 507 Bergisch Gladbach; Rolf Wagner, 61 Darmstadt; Hans Otto Hörling, 469 Herne 2; Rainer Lotz, 64 Fulda 19; Henning Guse, 44 Münster; Edgar Kesslinger, 7918 Illertissen; Franz Fertig, 8406 Sünching; Peter Lembach, 56 Wuppertal 2; August Schlegel, 7981 Vogt; Herbert Mewes jr., 89 Augsburg 21; Bernd Schuld, 799 Friedrichshafen 5; Norbert Hopp, 7157 Murrhardt 2; Eduard Emmerling, 51 Aachen; Helgo Altenburg, 643 Bad Hersfeld; Thomas Pensler, 8174 Ried; Anneliese Eckloff, 509 Leverkusen; Heinrich Rupert Kellner, 82 Rosenheim; Jens Gramatzki, 23 Kiel 1; Carl Van den Hengel, 297 Emden; Matthias Hormesch, 5521 Wißmannsdorf; Henning Lessmann, 1 Berlin 41; Harald Wild, 8 München 60; Klaus Philipps, 565 Solingen 11; Heinz-Joachim Hollmann, 5 Köln 90; Hans Eichin, 236 Segeberg; Frank Lüthje, 2085 Quickborn; Ludwig Simmermacher, 6101 Nieder-Ramstadt; Hans-Günther Kirchberg, 8 München 83; Helge Schmidt, 415 Krefeld; Ludger Holtmann, 44 Münster; Ulrich Burr, 7923 Königsbronn; Ralph Drosner, 8022 Grünwald; Wilfried Gerke, 34 Göttingen; Wolfgang Döring, 1 Berlin 20; Werner Voss, 852 Erlangen; Karl Georg Schmitz, 805 Freising; Ludwig Bläßing, 8 München 83; Ulrich Bartelheimer, 4981 Oberbauerschaft; Rolf Büttinghaus, 53 Bonn-Bevel 1; Ferdinand Schulze, 3551 Beltershausen; Heinz Weinert, 5 Köln 80; Hermann Keip, 5401 Müden; Bernd Pfeifer, 43 Essen; Jürgen Germroth, 652 Worms; Manfred Schnitzler, 51 Aachen; Dieter Rumpel, 3321 Westerlind; Arnfried Allmang, 562 Velbert 1; Hans-Peter Cordes, 78 Freiburg; Christian Henrich, 8789 Bad Brückenau 1; Michael Priess, 2 Hamburg 63; Dr. med. Hans-Joachim Veit, 316 Lehrte; Werner Biermann, 332 Salzgitter 1; Frank Bräuhaus, 5653 Leichlingen 1; Max Huber, 8011 Putzbrunn; Jürgen von Bomsdorff, 2 Hamburg 54; Manfred Henn, 899 Lindau; Reinhart Ruckelshausen, 6102 Pfungstadt; Henry L. Vogel, 65 Mainz-Gonsenheim; Gerd Peters, 5023 Weiden, Hans-Peter Neher, 791 Neu-Ulm; Winfried Tilke, 8121 Wielenbach; Franz Suchy, 28 Bremen; Werner Eberhard, 48 Bielefeld 1; Adam Stumpf jun., 6245 Rossert; Peter Bleichenbacher, CH Samstagern; Bernhard Stubenrauch, 6 Frankfurt; Robert Staudenmeyer, 7 Stuttgart; Walter Schaffroth, 7014 Korntal; Wolfgang Beyer, 59 Siegen 1; Volker Hees. 6501 Schwabenheim; Gerhard Pohlmann, 483 Gütersloh 1; Hans Molsner, CH Wetzikon; Gerald Goldmann, 5 Köln 71; Tilemann Schäffer, 2213 Wilster; Rainer Miller, 4 Düsseldorf-Eller; Klaus-Peter Müller, 1 Berlin 20; Hans-Josef Felser, 5 Köln 30; Thomas Rembold, 71 Heilbronn; Peter Klaiber, 21 Hamburg 90; Edwin Bintakies, 5216 Niederkassel 1; Carsten Bühring, 1 Berlin 42; Rolf Schild, 43 Mülheim 13; Karl-Hans Herbold, 3512 Reinhardshagen 1; Eckhard Reddies, 403 Ratingen 2; Norbert Schröder, 326 Rinteln; Silvia Schneider, 41 Duisburg 12; Werner Heidenreich, 8906 Gersthofen; Herbert Lückert, 343 Witzenhausen 9; Fred Schulze-Hergel, 6507 Ingelheim; Werner Mohr, 68 Mannheim 51; Heinz-Theo Fürtjes, 4176 Sonsbeck; Heinrich Keck, 8702 Oberdürrbach, Ulrich Sauer, 586 Iserlohn-Sümmern; Siegfried Oettinger, 7032 Sindelfingen, Heinz-Georg Menz, 4 Düsseldorf 1; Reinhart Klunker, 82 Rosenheim; Dragutin Medvedec, 8 München 60; Bernd Strohdach, 731 Plochingen.

Meinung:

„Der Saab 99 ist ein ausgesprochenes Winterauto, weil er Frontantrieb hat und weil er für arktische Verhältnisse gebaut ist."



Die Scheinwerferwisch- und -waschanlage gehört seit Jahren zur Serienausstattung jedes Saab.

Die elektrische Fahrersitzheizung schaltet sich automatisch bei weniger als +14° ein und bei angenehmen +27° aus.

Doppelt beheizte Heckscheibe: elektrisch zum schnellen Enteisen und durch Warmluft zum Beschlagfreihalten.

Bekannt ist:

Schweden ist ein Land mit besonders harten und langen Wintern. Und ein Land mit großen Entfernungen, die vielfach auf unbefestigten Straßen, ohne Reparaturwerkstatt in der Nähe, zurückgelegt werden müssen. Ein Automobil, das in einem solchen Land erfolgreich sein will, muß schon etwas mehr bieten an Sicherheit und Zuverlässigkeit, als der Durchschnitt.

Darum ist der Saab 99 mit allem ausgestattet, was das Fahren zu jeder Jahreszeit und bei allen Fahrbahnverhältnissen zu einem sicheren Vergnügen macht.

Wenn dieses Vergnügen auch nicht ganz billig ist – Sie erhalten mit einem Saab 99 jedoch auch alles, was gut und teuer ist.

SAAB Deutschland GmbH, 6 Frankfurt/Main 56 (Niedereschbach), Berner Str. 89, Tel. 0611/501056

SAAB Deutschland GmbH
6 Frankfurt/Main 56, Berner Straße 89
Bitte senden Sie mir Unterlagen über den Saab 99.

Name

Anschrift

AMS 75/25

SAAB

Viel Vernunft und viel Vergnügen

Test Renault 30 TS

Heft 23, Seite 30.

Was für ein Auto haben Sie da nur in die Hände bekommen? Ich fahre seit vier Wochen den gleichen Wagen und komme in etlichen Punkten zu ganz anderen Ergebnissen. Die vier Schlüssel sind auf zwei geschrumpft, den für das Handschuhfach kann man getrost vergessen. Sicher ist das immer noch einer zuviel. Der Motor

Laufruhig: Renault 30 TS

läuft absolut ruhig, auch an kalten Tagen sofort nach dem Start einwandfrei.
Mit Recht bemängeln Sie das Armaturenbrett. Aber die Karosserie? Abgesehen davon, daß sie bei meinem Wagen sehr sorgfältig und solide gebaut ist, was bedeutet schon ein Repräsentationswert? Wer seinen Wagen als weithin sichtbare Einkommensteuererklärung benützen will, dem steht eine weite Skala von Mercedes-Typen zur Verfügung.

Eugen Thomass, Grünwald

Test Peugeot 604 SL

Heft 22, Seite 28.

Es mag sein, daß der von Ihnen getestete Peugeot 604, wie das bei neuen Modellen oft der Fall ist, gewisse Verarbeitungsmängel hatte, die im Laufe der Produktion sicher noch abgestellt werden. Berechtigt das aber zu dem abwertenden Urteil: „Ein französischer Mercedes wird er wohl nicht werden"? Warten wir ab. Was den Komfort, den modernen Motor und die Fahreigenschaften anbetrifft, suche ich jedenfalls vergebens einen deutschen Wagen zu demselben Preis.

Rolf Heerens, Garmisch-Partenkirchen

„Die Karosserie ist nur der erste Schritt"

Interview mit Porsche-Chef Fuhrmann über das Langzeitauto.
Heft 22, Seite 14.

Ich weiß gar nicht, was diese künstliche Diskussion über das Langzeitauto soll. Derartige Fahrzeuge gibt es seit einigen Jahren ohne großen Reklamerummel zu kaufen – jetzt sollen doch nur kümmerliche Blechstärken mit Hilfe von Verzinken und dubiosen schwarzen Pasten (Hohlraumversiegelung, Unterbodenschutz) vor dem Zahn der Zeit geschützt und überzüchtete Motoren durch Zurücknahme von Verdichtung und Drehzahl auf normalen Verschleiß gebracht werden.
Mein Mercedes-Benz Typ 220 Cabriolet „A" von 1951 macht bis heute jeden Alltagsbetrieb klaglos mit, der Rost traut sich an das dicke Blech gar nicht heran, und der Originalmotor hat exakte 469 000 Kilometer auf dem Buckel.
Ich vermute, die Fahrzeuge der 170/220/300-Baureihe von Daimler-Benz werden jeden Porsche von 1975/76 mit einiger Leichtigkeit überdauern.

Rainer Lange-Hitzbleck, Ratingsdorf

Langzeit-Auto von 1951: Mercedes 220 Cabriolet

Ein Jahr Golf

Nach 70 Millionen Kilometern: 4421 auto motor und sport-Leser beurteilen den VW Golf.
Heft 23, Seite 42.

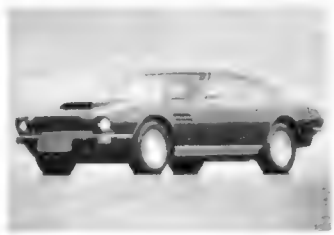
Nach diesem Report wird sich Herr Schmücker etwas einfallen lassen müssen. Das VW-Image ist schwer angekratzt worden. Mit 47,8 Prozent „Vielleicht-Käufer" ist das schon ein niederschmetterndes Ergebnis, das sich nicht so leicht mit der Hand wegwischen werden läßt. Hier zeigt sich schon deutlich, daß eben zu einem Manager eines Automobilkonzerns etwas mehr gehört als nur ein Mann zur Sanierung.
Und da wollte uns Herr Schmücker noch einen Sparpolo verkaufen, den mit dem berühmten Schmücker-Gaspedal und dem Papier als Türverkleidung! Das war die erste Fehleinschätzung der Autokäufer.

K. Stickert, Neu-Isenburg

Test Aston Martin V8

Heft 23, Seite 96.

Wenn der Aston Martin V8 auch eine sehr exclusive und vornehme Ausstrahlung besitzt, so ist er doch eine etwas unzeitgemäße Art, sich rasch von einem Ort zum andern zu bewegen. Wie es einfacher geht, zeigt zum Beispiel Porsche. Der



Dekorativ: Aston Martin V8

Carrera hat zwar 150 PS und 2,3 Liter Hubraum weniger, distanziert den V8 jedoch sowohl in Beschleunigung als auch in der Höchstgeschwindigkeit. Daß er noch dazu weniger Benzin verbraucht und 30 000 DM weniger kostet, dürfte dazu beitragen, einen etwaigen Kaufentschluß noch zu erleichtern. Nur in einer Disziplin ist der Porsche unterlegen: Eine stilgerechtere Dekoration für den Kiesweg eines schottischen Schlosses als der Aston Martin ist schwer vorstellbar.

Hans-Peter Kohlberger, Melk, Österreich

Manöverschaden

Was Besucher der IAA alles anrichten.
Heft 22, Seite 12 und Briefe.

Manöverschäden hatte auch Nissan auf der IAA zu verzeichnen. Bemerkenswertester Verlust war eine Filmkassette mit einem Streifen,

Henry M. Betrix*

First Class Men's Line

Betrix for Men ...
... die Herren-Serie
von hoher Qualität,
in sympathisch
männlicher Aufmachung
und
zwei interessanten Duftnoten
„herbfrisch"
und **„extra"**

After Shave Lotion · Pre Shave Lotion
Eau de Cologne · Men's Cream Skin Care · Deo Spray
Men's Soap · Shaving Cream
Vitamin Hair Tonic

*aus dem Hause Ellen Betrix Cosmetic International

Leserbriefe

der Einblick in die modernen Produktionsabläufe bei Nissan gibt, während Dokumentationen über Motorsport-Erfolge unbehelligt blieben. Dieser Umstand scheint uns eindeutig für gezielte Interessen zu sprechen.

Peter J. Viererbl, Nissan/Datsun-Pressestelle, Düsseldorf

Auf unsere Kosten

Editorial, Heft 20.

In auto motor und sport spricht jemand mich und andere Leser so an: „Der öffentliche Massenverkehr, ob innerstädtisch oder Bahn – jedenfalls ist er der deutschen Verkehrspolitiker liebstes Kind –, steht auf der Förderliste Bonns ganz obenan, ohne Rücksicht auf die Präferenz der Bürger und Verkehrsteilnehmer zu nehmen. Ob das Bundesbahn-Defizit – wie in diesem Jahr – etwa zehn Milliarden Mark ausmacht oder – wie für 1980 geschätzt – 17 Milliarden betragen wird; das macht nicht viel."

Es ist ein Journalist, Ferdinand Simoneit, und für ihn scheint die Zeit stehengeblieben zu sein. Denn der öffentliche Massenverkehr genießt schon seit längerer Zeit (leider) nicht mehr jene Präferenz, die ihm eigentlich gebührt. Wie sonst wäre sonst das Schlagwort von den S-Bahn-Ruinen zu erklären? Inzwischen werden wieder – wie eh und je seit 25 Jahren – Straßen gebaut, weil es der ach so mündige Bürger so will. Und auch die Automobilindustrie wie der ADAC fordern längst wieder die Asphaltierung des gesamten Schwarzwalds und den Tod sämtlicher noch vorhandener Straßenbäume.

Manfred Busshart, Karlsruhe

Zwei Mini Mokes auf Reisen

Über die Alpen in die Provinzen Südfrankreichs.
Heft 21, Seite 144.

Mein Moke hat jetzt über 140 000 km auf dem Buckel, seinen zweiten Motor bekam er mit 100 000 km. Er begleitete mich früher auf meinen Reisen nach Persien und nach Nordafrika. Er mußte durch den harten Winter der österreichischen Bergstraßen genauso wie über glühendheiße Sahara-Pisten und hat mich dabei nie im Stich gelassen, auch wenn manchmal Tagesstrecken um die 1000 km gefahren werden mußten. Selbst die miesesten Wegverhältnisse wurden von der Gummifederung und den vergleichsweise winzigen Rädchen des Moke anstandslos geschluckt, der Motor ertrug stundenlange Autobahn-Vollgasfahrten ohne Schaden zu nehmen, und die tagtäglich bewiesene, ausgezeichnete Straßenlage verhalf manchesmal zu einem guten Platz bei einer Rallye.

Sie sehen also, ein Mini Moke ist nicht nur ein schnuckeliger Zwerg, sondern – was Strapazierfähigkeit und Nützlichkeit anbelangt – ein wahrer Riese, so wie es ihm bei seiner Geburt prophezeit wurde.

Bernd Baier, Leonberg

Strapazierfähig: Mini Moke

Test Opel Manta GT/E

Heft 23, Seite 52 und Briefe.

Sie weisen in Ihrem Testbericht auf die Spritzigkeit und Drehfreudigkeit der BMW-Vierzylinder hin und erklären, der Manta GT/E sei denn auch auf diesen Gebieten eindeutig unterlegen. Tatsächlich ist aber ein vergleichsweise heranzuziehender BMW 320 in der Beschleunigung von 0–160 km/h in allen Phasen langsamer. Überdies reicht der zum Überholen wichtige dritte Gang beim BMW bis 133 km/h, während sich die Opel-Maschine bis 145 km/h ausdrehen läßt. Die wesentlich höhere Endgeschwindigkeit des Manta GT/E sei hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

Onno Kruse, Emden

Einige Punkte in Ihrem Bericht entsprechen nicht der Realität, so „passables Aussehen", das Platzangebot im Fond, die nicht über-

auto motor sport

Herausgeber:
Paul Pietsch
Ludwig Vogel

Redaktionsdirektor:
Ferdinand Simoneit

Chefredaktion:
Fritz Reuter
Klaus Westrup
Dipl.-Ing. Gert Hack

Geschäftsführender Redakteur:
Helmut Luckner

Grafische Gestaltung:
Robert Rettenmayr

Produktion:
Otto Goebel (Ltg.)
Horst Steindel (Chef vom Dienst)

Redaktion:
Clauspeter Becker (Sonderaufgaben)
Uwe Brodbeck (Verkehr)
Ing. Helmut Eicker (Technik, Leiter der Testabteilung)
Horst Hamel (Dokumentation)
Götz Leyrer (Ltg. Ratgeber)
Karl Mauer (Ltg. Sport)
Michael Mehlin (Testwagen)
Hans-Robert Richarz (Magazin)
Hannes Scholten (Reporter)
Werner Schruf (Technik, Zubehör)
Eberhard Streib (Testabteilung)
Ute Teichmann (Testabteilung)
Klaus Wießmann (Magazin)

Grafik:
Martin Ebergenyi, Doris Gassner, Andreas Olbrich, Franz Olinowetz, Rainer Schuler, Peter Wurz (Ltg.)

Fotografen:
Hans Peter Seufert
Elmar Thoma
Julius Weitmann

Zeichner:
Walter Gotschke
Rolf Kutschera, Bugatti

Ständige Mitarbeiter:
Fritz B. Busch
Paul Frère
Dipl.-Ing. Dieter Korp
Hartmut Lenbrink
Rolf Lohberg
Heinz Prüller
Dr. Paul Simsa

Auslandskorrespondenten: Karl Ludvigsen, New York; Marc Madow, Los Angeles; Gordon Wilkins, London; Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Evian-les-Bains; Giovanni Conte Lurani, Mailand; Gianni Rogliatti, Turin.

Verlag: Vereinigte Motor-Verlage GmbH + Co KG Stuttgart
Leuschnerstraße 1
Tel.: 07 11/21 42–1
FS: 07/22 036

Redaktion:
auto motor und sport
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042

Anzeigen-Verkaufsleiter: Hansjörg Schwab; für den Inhalt verantw. Helmut Fligg. Vertrieb: Albert Manz. Herstellung: Hugo Herrmann (Stgt.), Heinrich Regan (Mch.). Druck: Gruner + Jahr AG & Co, Itzehoe.

Tiefdruckpapiere der Papierfabrik Albbruck, Printed in Germany.

auto motor und sport erscheint 14täglich, mittwochs. – Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden.

Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde.

Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel.

Einzelheft DM 2,50 (einschl. MwSt.). Bezugspreis direkt ab Verlag vierteljährlich DM 14,40 (einschl. 5,5% MwSt.). Kündigung des Abonnements vier Wochen vor Vierteljahresende.

Postscheckkonto: Stuttgart 161 37.
Bankkonto: Dresdner Bank AG Stuttgart 9 022 284.

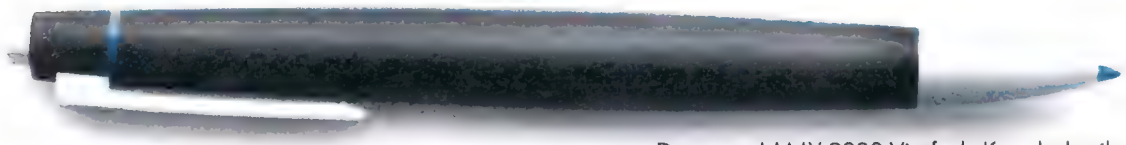
Anzeigenpreisliste Nr. 28 – Gerichtsstand Stuttgart.

Im gleichen Verlag erscheinen: „Motor Revue", „Flug-Revue/flugwelt international", „lastauto omnibus", „lastauto omnibus-katalog", „mot auto-journal", „auto-Katalog", „sport auto". Im Motor-Presse-Verlag GmbH & Co KG: „Das Motorrad", „Motorrad-Katalog", „fiat fahren".

IVW

Beilagenhinweis: Jeweils eine Teilauflage der vorliegenden Ausgabe enthält Prospekte nachstehend genannter Firmen: Institut Mössinger, Zürich, Räffelstr. 11; Foto Leisegang, Berlin 12, Kantstr. 138/139.

Gabi Schatz!
Weil Du mein trostes Junggesellendasein
so viel bunter machst ....

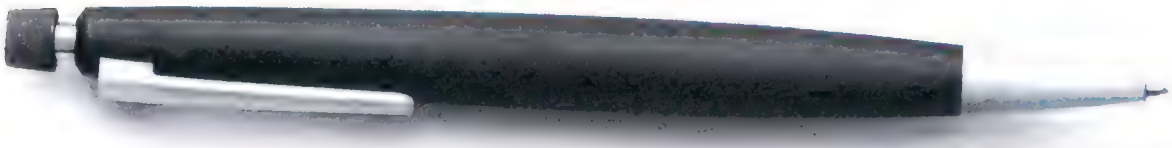


Der neue LAMY 2000 Vierfarb-Kugelschreiber DM 36,–*

Verehrter Herr Direktor,
als Ausdruck unserer Wertschätzung, erlauben
wir uns, Ihnen dieses Präsent zu überreichen...

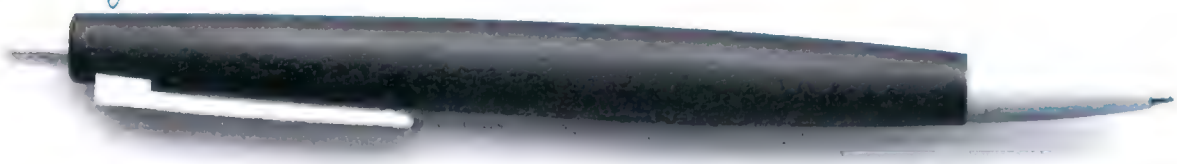
LAMY 2000 Füllhalter DM 58,–*

Mein Sohn!
Dies schenkt Dir Dein Alter Herr, auf daß Du
ihm bald eine Diplomarbeit schenkst ....



LAMY 2000 Druckbleistift DM 27,–*

Lieber Uwe,
weil Du Schwarz bei Autos Mädchenhaar und
Humor bevorzugst, hier ein mattschwarzes
Angebinde...

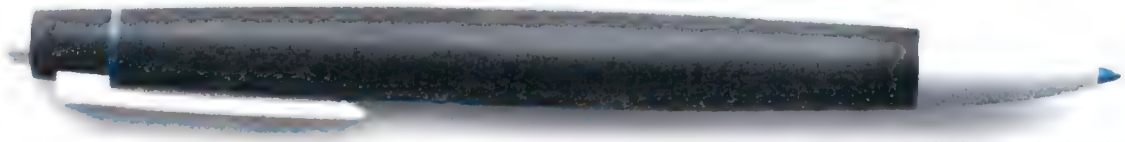


LAMY 2000 Kugelschreiber DM 24,–*

*unverbindliche
Preisempfehlung

LAMY Heidelberg

Gabi Schatz!
Weil Du mein trostes Junggesellendasein
so viel bunter machst ....

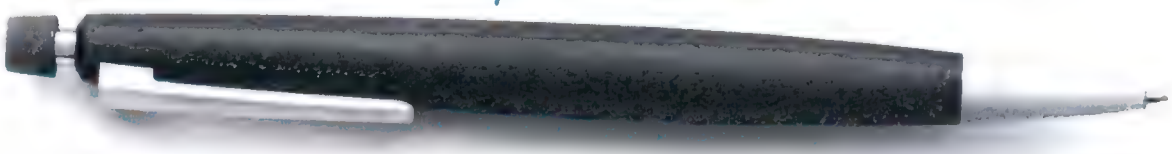


Der neue LAMY 2000 Vierfarb-Kugelschreiber DM 36,–*

Verehrter Herr Direktor,
als Ausdruck unserer Wertschätzung, erlauben
wir uns, Ihnen dieses Präsent zu überreichen...

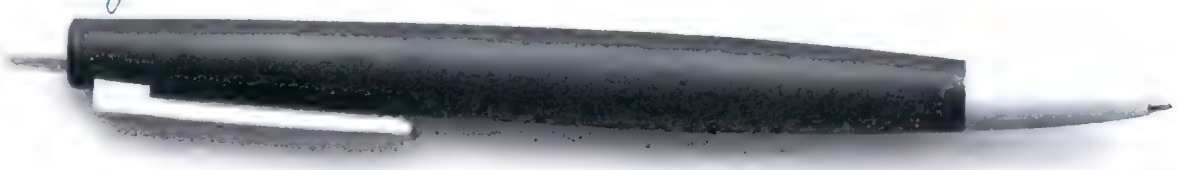
LAMY 2000 Füllhalter DM 58,–*

Mein Sohn!
Dies schenkt Dir Dein Alter Herr, auf daß Du
ihm bald eine Diplomarbeit schenkst....



LAMY 2000 Druckbleistift DM 27,–*

Lieber Uwe,
weil Du Schwarz bei Autos Mädchenhaar und
Humor bevorzugst, hier ein mattschwarzes
Angebinde...



LAMY 2000 Kugelschreiber DM 24,–*

*unverbindliche
Preisempfehlung

LAMY Heidelberg

Neu: Braun audio 400 S. Dies ist unsere HiFi-Spitzenanlage in kompakter Form.

Kein Hersteller der Welt hat auf diesem Gebiet mehr Erfahrung als wir. Die lange Reihe unserer oft prämierten und immer wieder als „hervorragend" getesteten audios beweist das. Am deutlichsten aber wird es beim neuen audio 400 S.

audio 400 S.
Diese Technik und diese Leistung findet man in manch „großer" HiFi-Anlage nicht.

„Unser audio 400 S ist das beste Kompaktgerät, das wir jemals gebaut haben.

Es vereint drei wirkliche Spitzenkomponenten in sich, die man sonst nur als weit teurere Einzelbausteine kaufen könnte",

so Ingenieur Udo Milutzki. Das Rundfunkempfangsteil des audio 400 S kann sich z.B. mit Spitzentunern des Marktes messen, die allein schon mehr kosten können als das ganze audio 400 S. Der Plattenspieler ist mit dem Automatik-Spitzenlaufwerk von Braun ausgerüstet. Und der Verstärker gibt kraftvolle 2 x 40 Watt (Sinusleistung!) ab, die über den gesamten Hörbereich voll auszunutzen sind. Ohne auch nur den leisesten Anflug von Verzerrungen.

Das ist Perfektion wie Braun sie versteht.

Die gleichen optimalen Wiedergabequalitäten garantieren Ihnen das gesamte Braun HiFi-System.

Wenn Sie das audio 400 S mit Lautsprechern, mit einem Kopfhörer oder einem High Fidelity Cassettengerät ergänzen, dann bleiben Sie im Braun HiFi-System.

Denn im Braun HiFi-System ist alles sorgfältig und bis in das kleinste Detail aufeinander abgestimmt. In der Technologie, im Leistungs- und Qualitätsniveau und in der äußeren Gestaltung.

Der neue Kopfhörer KH 500.

Gehen Sie zu einem unserer Fachhändler und lassen Sie sich beraten. Oder wenn Sie Fragen haben, schreiben Sie einfach an:
Braun AG, Abteilung E-MVF,
6 Frankfurt 19, Postfach 190265*

*In der Schweiz: Telion AG, CH 8047 Zürich, Albisrieder Straße 232 · In Österreich: Silva-Schneider, A 5083 Gartenau/Salzburg

Braun High Fidelity. Unser Wissen bringt Ihnen mehr. BRAUN

›serbriefe

rchschnittliche Sicherheit im Überschlagen durch n Überrollbügel (hat sich r Tester schon einmal mit m Manta GT/E überschla-n, um solche konkreten ehauptungen aufzustel-n?), schlechter Federungs-omfort, nur „befriedigen-es" Reagieren auf Gas-edalbewegungen usw.

Romeo Elsner, München

'ersteckspiele

'ie die Polizei Jagd auf erkehrssünder macht.
eft 20, Seite 11 und Briefe.

Mit dieser Art der Publi-istik lenken Sie doch, be-vußt oder unbewußt, vom :ausalen Tatbestand ab. Warum? Die armen Teufel

Von „oben" verordnet: Radarwagen-Versteck.

von Polizisten sind doch nur ebende Roboter. Und die Standplätze für ihre Radar-wagen können diese sub-alternen Beamten selbst nicht bestimmen. Die Direk-tiven bekommen sie von oben, wie man so schön im Volksmund sagt.

Wobei wir schon beim Ur-sprung wären. Und hier sollte, nein, muß man sich mit allen demokratisch zur Verfügung stehenden Mit-teln wehren. Wir sind doch eine Demokratie, oder? Bald wird uns, nämlich so still und fast heimlich, die Geschwindigkeitsbeschrän-kung auf den Autobahnen beschert.

Sollen wir uns auch das gefallen lassen?

Kurt Heinz Kobiella, Aglasterhausen

Der Trieb zum Jeep

Gebrauchte Jeeps: Das Abenteuer beginnt beim Kauf.
Heft 21, Seite 124 und Briefe.

Ich denke besonders an den Absatz über den Land-Rover, der angeblich eine „kräftig dimensionierte Mechanik" besitzt. Dies ist überhaupt nicht der Fall: Das Getriebe ist – selbst in der synchronisierten Ausgabe – zu schwach, die Motorleistung von 62 PS (Diesel) und 70 PS (Benzin) mäßig, die Achsen der Modellreihen I bis II brechen leicht, und schließlich kann dem Fahrer allerlei Ärger mit der Auto-elektrik entstehen. Als erfahrener Land-Rover-Fahrer – ich habe schon den dritten Wagen dieser Art – empfehle ich eine vorsichtige Behandlung.

Wer sich mit Plänen trägt, Land-Rover oder alte Jeeps zu kaufen, tut gut daran, einen Blick nach Dänemark oder in die Schweiz zu werfen. Hier und dort sind diese Wagen im Vergleich zur BRD preiswerter. So läßt sich zum Beispiel ein 10jähriger Land-Rover bei uns für zwischen 5000 und 7000 DM erstehen.

Paul Sehstedt, Jyndevad, Dänemark

10 Grad minus oder plus

Vielleicht wird dieser Winter so zahm wie der letzte. Vielleicht auch nicht. Deshalb – warm anziehen und eine gute Batterie ins Auto. Eine DETA-Batterie. Die verkraftet milde und strenge Winter. Mit DETA hat man immer einen guten Start.

DETA

Ihre Batterie

Am »Sauerkraut« kann sich so mancher die Zähne ausbeißen.

Parkern Sie mit!

Parker-Denkzettel:

Ausschneiden! Mitnehmen! Vorlegen!

Was hat der Negerkral mit einem Zierkranz gemeinsam? Was verbindet einen Werkraum mit Sauerkraut? Geschickte Checks bringen Sie Schritt für Schritt näher ans Ziel und lassen Sie aus sinnlosen Buchstabengruppen das gesuchte Wort erkennen. Mit Check sind Ihrer Phantasie keine Grenzen gesetzt. Schlagen Sie Ihre Gegner mit Logik und Kreativität, mit List und etwas Glück.

Parker...mehr als nur ein Spiel

PARKER

Weltbekannt durch MONOPOLY

auto motor sport

Die Mannschaft

Martin Ebergenyi, 53, Grafiker bei auto motor und sport, spricht drei Sprachen, die hier nicht jeder kann: Slowakisch, Ungarisch und Polnisch. Denn der gebürtige Slowake wuchs an einer Stelle der Welt auf, in Zipser Neudorf nahe der Hohen Tatra, wo die Menschen außer Deutsch auch noch die übrigen drei Sprachen beherrschten.

Ebergenyi verließ die Tschechoslowakei nach deren Besetzung durch die Russen Ende 1968 und ist Mitglied der Redaktion seit Juni 1970. Wenn er sich an seine frühere Journalistentätigkeit bei slowakischen Tageszeitungen und Illustrierten erinnert, dann denkt er auch an die Autos, mit denen er damals zu tun hatte. Er war viel mit einem „Pobeda" (übersetzt: „der Sieg") unterwegs, einer Alt-Kapitän-Nachempfindung der Russen. Und er kennt den Tatra 603 gut – jenes Achtzylinder-Heckmotor-Ungetüm, das in östlichen Ländern automobile Repräsentation verspricht.

Heute fährt das vierspra-chige Redaktionsmitglied eine Giulia Super und widmet sich, wann immer er Zeit dazu findet, seiner Kakteen-Sammlung, die im Augenblick aus 50 Exemplaren besteht, aber fast täglich größer wird. Er schätzt die Anspruchslosigkeit der stachligen Haus-Flora und ihre fast durchweg hohe Lebenserwartung. Ein Kaktus brachte es immerhin auf 25 Jahre, obwohl er so gut wie nie gegossen wurde.

Überhaupt: Pflanzen haben es Ebergenyi angetan. Sein heimatlicher Balkon bietet zumindest zur Sommerszeit das Bild eines botanischen Gartens, und wenn er zur Kamera greift, dann sind es nicht Menschen, Häuser oder Autos, die auf die Platte gebannt werden, sondern Bäume. Am liebsten ganz einsame.

Test

Jensen Interceptor Cabriolet

Eure Lordschaft

Englischer Luxus-Sportwagen der obersten Preisklasse.

Von Götz Leyrer

Schon der lederne Anhänger am Autoschlüssel, den der Jensen-Fahrer neben sich auf den Tisch legt, beweist, daß der Besitzer des Sportwagens mit dem rundlichen Bootsheck einen ausgeprägten Sinn für das Besondere hat. „Hand made Cars" steht dort in goldenen Lettern – ein Attribut, das in der Zeit der Massenproduktion Seltenheitswert genießt und auch dem Uneingeweihten andeutet, daß es sich um ein exclusives und teures Automobil handeln muß. Bundespräsident Walter Scheel nennt den Jensen seinen „Traumwagen".

Sehr teuer sind die Gefährte der 1936 gegründeten Firma Jensen tatsächlich – in dieser Hinsicht brauchen sie sich vor den anderen Vertretern der vierrädrigen High Society nicht zu verstecken. Der Interceptor III kostet als Coupé 56 990 Mark, für das seit 1974 im Programm befindliche Cabriolet – es ist neben dem VW Cabrio und dem Rolls-Royce Corniche das letzte viersitzige der Welt – müssen noch 24 000 Mark mehr bezahlt werden.

Englischer Adel

Kein Auto für arme Leute also und auch keines für solche, die für ihr Geld den Glanz berühmter Markennamen einkaufen möchten. Denn wer sich zu den Autos aus West Bromwich/Staffordshire bekennt, muß englischem Understatement aufgeschlossen gegenüberstehen. Das springende Pferd Ferraris oder der Lamborghini-Kampfstier vermitteln nun einmal mehr Prestige als das geflügelte Wappen der außerhalb des United Kingdom fast unbekannten Firma Jensen.

Das heißt freilich nicht, daß Passanten dem auf dicken Hochgeschwindigkeits-Gürtelreifen daherrollenden Cabriolet die ihm gebührende Aufmerksamkeit versagen würden. Es zieht die Blicke auf sich – schon allein wegen seiner imposanten Größe. Aus dem bloßen Hingucken wird ungläubi-

Fotos: Seufert

Serienmäßig: Automatik, Stereoradio und Klimaanlage.

Unter der von Vignale entworfenen Karosserie des Jensen Interceptor verbirgt sich ein Stahlrohr-Rahmen.

ges Staunen, sobald der Fahrer kurz am Straßenrand anhält und einen Kippschalter betätigt, worauf sich das Stoffverdeck wie von Geisterhand bewegt aus seiner Verankerung löst und hinter den Rücksitzen in sich zusammenfällt.

Leider kann man es damit nicht genug sein lassen. Das Verdeck verschwindet nämlich nicht ganz, sondern muß umständlich mit einer Plane aus Kunststoff umhüllt werden, um den aus feinem Flanell bestehenden Dachhimmel, der bei geschlossenem Verdeck einen wohnlichen Coupé-Eindruck vermittelt, vor Staub und Schmutz zu schützen.

Abgesehen davon bleibt der Interceptor-Pilot weitgehend von Handarbeit verschont. Die Beifahrertür wird auf Wunsch elektrisch entriegelt, die Seitenscheiben verschwinden auf Knopfdruck in den Türen und selbst das Öffnen der Tankklappe übernehmen elektrische Hilfskräfte; außerdem gehören Klimaanlage und Stereoradio zur Ausstattung. Für einen angenehmen Aufenthalt ist also gesorgt — ebenso wie für eine gediegene Atmosphäre im Innenraum. Hier ist alles zu finden, was gut und teuer ist: Beispielsweise der dicke Wilton-Teppich auf dem Fußboden oder die mit echtem Connolly-Leder (es bleibt ausschließlich den nobelsten englischen Autos vorbehalten) bezogenen Sitze, die nicht nur einen von Kennern geschätzten Duft ausströmen, sondern auch guten Sitzkomfort bieten.

Üppige Platzverhältnisse herrschen im Jensen trotz seiner Größe nicht. Der riesige Mitteltunnel läßt nur schmale Sitznischen übrig, hinten ist der Knieraum ziemlich knapp. Solche Kritik wird Anhängern britischer Auto-Aristokratie kleinlich erscheinen — für Leute, die viel Platz wollen, gibt es schließlich weit billigere Autos. Ein Jensen jedenfalls kann es sich leisten, in vielen Punkten weniger praxisgerecht zu sein als Großserienware, die gerade ein Zehntel seines Preises kostet. Zu diesen Punkten gehören die stattliche Zahl auf der Mittelkonsole verstreuter Kippschalter, die leicht verwechselt werden können sowie die vielen, stark spiegelnden Rundinstrumente, die aber mit ihren weißen Zahlen und Zeigern auf schwarzem Grund jeden erfreuen, der Sinn für englischen Ausstattungsstil hat. Kein Zweifel: So müssen Sportwagen aus Britannien aussehen.

Vorzüge:
- Großvolumiger, laufruhiger V8-Motor
- Gute Fahrleistungen
- Reichhaltige Ausstattung

Nachteile:
- Hoher Benzinverbrauch
- Fahrverhalten nicht ganz befriedigend

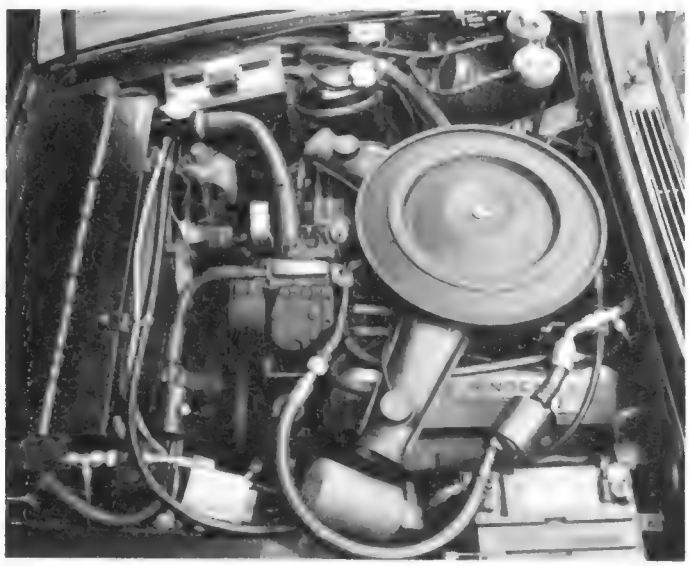
Besonders stolz ist man bei Jensen auf den Aufwand, mit dem jedes einzelne Auto von Hand zusammengebaut wird. Die Herstellung eines Interceptor dauert zehn Wochen, und jeder Arbeitsvorgang wird von Meistern ihres Fachs gründlich kontrolliert — manche von ihnen sind seit den Anfängen der Firma dabei. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Der Jensen ist sauber verarbeitet, auch wenn Kleinigkeiten wie klemmende Türschlösser beim Testwagen bewiesen, daß „Hand made" nicht unbedingt auch fehlerlos bedeuten muß.

Amerikanische Pferde

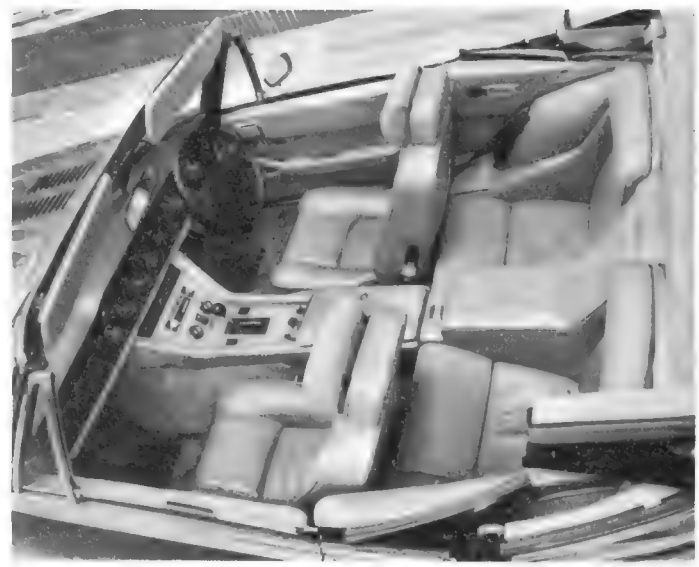
Den Aufwand eigenen Motorenbaus hat sich Jensen noch nie geleistet. In früheren Zeiten wurden Triebwerke der Firmen Ford, Nash, Lincoln und Austin verwendet; heute ist es ein 7,2 Liter großer V8 von Chrysler aus Detroit in Amerika, der mit verrippten Leichtmetall-Ventildeckeln optisch aufbereitet wird. Die serienmäßige Dreigangautomatik, die sich durch fast ruckfreie Schaltvorgänge auszeichnet, stammt gleichfalls von Chrysler.

Das großvolumige Ami-Triebwerk, das seine Höchstleistung von 284 PS schon bei 4800 U/min aus dem Ärmel schüttelt und bei 3200 U/min ein maximales Drehmoment von beachtlichen 51,8 mkg erreicht, wird mit dem gewichtigen Jensen — mit zwei Personen bringt er rund zwei Tonnen auf die Waage — erwartungsgemäß gut fertig und demonstriert in eindrucksvoller Manier die Vorzüge großen Hubraums.

Im normalen Fahrbetrieb überschreitet die Drehzahlmesser-Nadel kaum



Stark und leise: 7,2 Liter-Chrysler-V8



Leder von Connolly, Teppiche von Wilton: Jensen-Interieur

*Smooth**

..der Tag geht... Johnnie Walker kommt

(Born 1820 – still going strong)

**Smooth heißt: Angenehm mild, voll ausgereift und geschmeidig. Das ist Johnnie Walker, sein Charakter macht ihn zum meistgefragten Scotch in der Welt. Goldleuchtend in der klaren Vierkantflasche.*

jemals 3500 U/min, wobei der V8 seine Anwesenheit lediglich durch ein gedämpftes Brabbeln dokumentiert. Wird Vollgas gegeben, schaltet die Automatik erst bei rund 4500 U/min – also noch unterhalb der Nenndrehzahl – in den nächsthöheren Gang. Sie durch Festhalten der unteren Fahrstufen daran zu hindern, ist vollkommen überflüssig, denn die Beschleunigung ist ohnehin so gut, daß in jeder Situation genügend Reserven zur Verfügung stehen. Der flüsternde Riese aus Detroit wuchtet das englische Schwergewicht in nur 8,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 210 km/h.

Die souveräne Leistungsentfaltung, die der Fahrer durch einfaches Niederdrücken des Gaspedals mobilisiert, ist dafür verantwortlich, daß das Fahren im Jensen von beispielhafter Mühelosigkeit geprägt wird. Kein Wunder, daß auch die Tankstellenbesitzer daran ihren Spaß haben: Gut 28 Liter/100 km läßt sich der aus zwei dicken Auspuffrohren blasende Achtzylinder allemal schmecken, und wenn, was ziemlich häufig notwendig ist, eine Zapfsäule angesteuert wird, gluckern regelmäßig über 80 Liter in den Tank.

Schnelles Fahren treibt den Verbrauch noch weiter in die Höhe, doch ist man nicht versucht, eine sportliche Gangart an den Tag zu legen. Das im Kurvengrenzbereich plötzlich einsetzende Übersteuern bewirkt, daß der Fahrer schnell wieder die Finger von solchen Versuchen läßt, denn die erforderlichen Lenkkorrekturen machen wegen der extrem leichtgängigen und dabei indifferenten Servolenkung einige Mühe.

Die weiche Abstimmung von Federung und Dämpfung begünstigt ebenfalls eine zügige, aber nicht ausgesprochen forcierte Fahrweise. Sie beschert dem Interceptor ein zufriedenstellendes Komfortverhalten: Trotz starrer, an Blattfedern aufgehängter Hinterachse machen sich Bodenwellen nur selten in Form harter Stöße bemerkbar – hier spielt natürlich auch das hohe Gewicht eine Rolle.

Auch die teuersten Autos haben also ihre Mängel, das zeigte der Interceptor III wieder einmal in aller Deutlichkeit. Allerdings kann man gerade bei ihm über manches hinwegsehen, denn gewisse Unzulänglichkeiten schmälern nicht den Eindruck einer automobilen Persönlichkeit, die mit profaner Großserienware sowenig gemein hat wie Blue jeans mit einer Kreation von Dior. Wie diese bleibt der Jensen Interceptor wenigen Menschen vorbehalten – die übrigen können sich darüber freuen, daß solche Autos auch heute noch gebaut werden.

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Achtzylinder-Viertakt-V-Motor 90°, Bohrung x Hub 110 x 95 mm, Hubraum 7212 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,2:1, Leistung 284 PS bei 4800 U/min, spezifische Leistung 39,4 PS/Liter, maximales Drehmoment 51,8 mkg bei 3200 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4800 U/min) 15,2 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, Antrieb über Kette, über hydraulische Stößel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit 2 thermostatisch gesteuerten Ventilatoren, Kühlsystem-Inhalt 16 Liter, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölinhalt Motor 4,75 Liter, 1 Carter-Fallstrom-Vierfachvergaser, mechanische Benzinpumpe, 90 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 67 Ah, Lichtmaschine 720 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

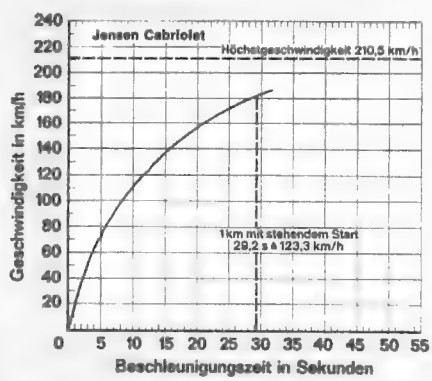
Antrieb auf die Hinterräder, hydraulischer Drehmomentwandler, maximale Drehmomentverstärkung im Wandler 2,2fach, automatisches Dreigang-Planetengetriebe, Sperrdifferential, Übersetzungen: I. 2,45, II. 1,45, III. 1,0, R. 2,2, Achsantrieb 2,88.

FAHRWERK

Rohrrahmen, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Schraubenfedern, hinten Starrachse an Blattfedern, Panhardstab, vorn und hinten Stabilisatoren und hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer, Zahnstangenlenkung mit Servo-Unterstützung, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker, vorn und hinten belüftete Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 7 J x 15, Gürtelreifen Dunlop Formula 70 205/70 VR 15.

ABMESSUNGEN

Radstand 2670 mm, Spur 1440/1450 mm, Außenmaße 4775 x 1754 x 1350 mm, Innenbreite vorn 1420 mm, hinten 1080 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 920 mm, hinten 830 mm, Sitztiefe vorn 480 mm, hinten 490 mm, Kniefreiraum hinten 0–120 mm, Wendekreis links und rechts 11,8 m, 3,4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.



GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1850 kg (davon Vorderachse 940 kg, Hinterachse 910 kg, Gewichtsverteilung 50,8:49,2), zulässiges Gesamtgewicht 2170 kg, Zuladung 320 kg, Personenindexzahl 3,8, Leistungsgewicht vollgetankt 6,5 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 7,1 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 210,5 km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0– 40 km/h	2,2 s
0– 60 km/h	3,7 s
0– 80 km/h	5,7 s
0–100 km/h	8,1 s
0–120 km/h	11,2 s
0–140 km/h	15,4 s
0–160 km/h	20,6 s
0–180 km/h	27,9 s
1 km mit stehendem Start	29,2 s

VERBRAUCH

Normalbenzin
Testverbrauch 28,5 L/100 km

RICHTPREIS

Cabriolet, 2türig DM 79 900,–
Hersteller: Jensen Motors Ltd., Kelvin Way, West Bromwich, Staffordshire, England.

Importeur: Autohaus Strache, 6200 Wiesbaden, Mainzer Straße 174.

Das Zeit-Maß.

Der BMW 520 ist ein hervorragendes Beispiel für das alleinstehende BMW Konzept hochwertiger Technik in sachlich-exklusiver, kompakter Form. Diese heute oft als das Automobilkonzept der Zukunft gefeierte Idee – nicht größer und breiter, sondern besser – hat bei BMW schon 15 Jahre Vergangenheit. Eine Idee, die heute mehr denn je Freunde aus dem Kreis jener findet, die zwar höchste Ansprüche an den Inhalt, aber betont sachliche an die Form stellen.

Für den, der Fortschritt auch beim Automobil schätzt, ist der Erwerb eines BMW keine Frage des „Ob", sondern lediglich eine des „Wann".

BMW 520

Für Fahrer, die ebenso Komfort und Sicherheit wie auch Beweglichkeit und Dynamik schätzen. BMW Triebwerke sind auf das künftige Benzin-Blei-Gesetz ausgelegt. Ein Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung.

BMW – Freude am Fahren

▽ Slalom im Hockenheimer Motodrom

▽ Beschleunigungsmessung

△ Fahren auf nasser Kreisbahn

▽ Verbrauchsmessung

▽ Prüfung der Nässe-Empfindlichkeit

△ Bremsmessung

Die Autos des Jahres

auto motor und sport-Testbilanz 1975.

△ Innengeräusch-Messung

Das Jahr 1975 war für Testabteilung und Tester das arbeitsreichste in der Geschichte von auto motor und sport. Noch nie durchliefen so viele Autos das Testprogramm, noch nie wurde so viel gefahren. Insgesamt 134 Autos wurden auf Herz und Nieren geprüft — ein beträchtlicher Aufwand, wenn man bedenkt, daß schon ein Einzeltest gut 14 Tage in Anspruch nimmt. Das Ermitteln der Fahrleistungen und des Benzinverbrauchs, ausgiebige Fahrversuche im Motodrom von Hockenheim sowie das unumgängliche Kennenlernen eines Autos im normalen Alltagsbetrieb — das alles erfordert Zeit, garantiert aber hieb- und stichfeste Ergebnisse. Auf den folgenden Seiten sind die Resultate der 40 wichtigsten Einzeltests noch einmal zusammengefaßt. Erheblich mehr Aufwand als normale

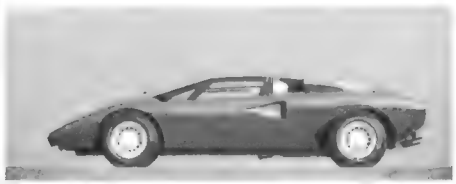
△ Messung der Seitenwindempfindlichkeit

▽ Fahrversuch in Hockenheim

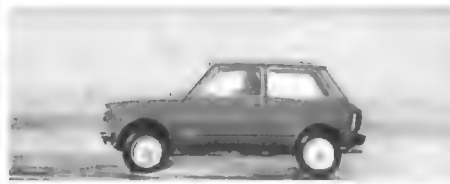
Das waren die Superlative 1975

134 Autos absolvierten im Jahr 1975 das Testprogramm von auto motor und sport. Sie legten insgesamt 665 596 km zurück und verbrauchten 92 333 Liter Benzin und Dieselkraftstoff. Außerdem waren 12 Motorräder im Test.

Der Niedrigste:
Lamborghini Countach LP 400
1070 mm



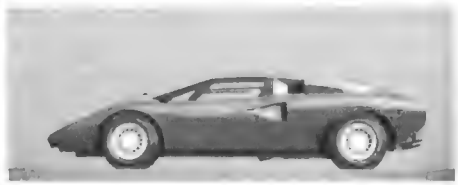
Der Sparsamste:
Autobianchi A 112 E
7,1 L/100 km



Der Teuerste:
Rolls-Royce Camargue
DM 211 000,–

Der Billigste:
Seat 133
DM 6190,–

Der Lauteste:
Lamborghini Countach LP 400
93 Phon (dBA) bei 180 km/h

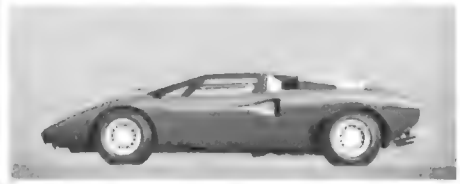


Der Durstigste:
Jensen Interceptor III Cabriolet
28,8 L/100 km

Die Leisesten:
Mercedes 450 SEL 6.9 **Peugeot 604 SL**
78 Phon (dBA) bei 180 km/h

Der Langsamste:
Seat 133
115,8 km/h

Der Schnellste:
Lamborghini Countach LP 400
288,0 km/h



Tests bedeuten Dauertests über 50 000 oder sogar 70 000 km und natürlich Vergleichstests, an denen bis zu sechs Autos beteiligt sein können. Bei ihnen führt die Testabteilung ein erweitertes Meß- und Fahrprogramm durch, das gut vier Wochen in Anspruch nimmt.

1975 gab es drei Vergleichstests. In Heft 8 und 9 trat der neue Audi 50 gegen die bis zum Erscheinen dieses deutschen Kleinwagens dominierende Konkurrenz aus dem Ausland an. Autobianchi A 112, Fiat 127, Renault 5 und Peugeot 104 C stritten mit dem Audi um Vergleichstest-Ehren, kamen aber letztendlich nicht an den Ingolstädter Mini heran. Das Ergebnis: Erster Platz für den Audi 50, dahinter punktgleich A 112 und Fiat 127, auf den beiden letzten Plätzen Peugeot und Renault.

Weniger Autos, aber viel mehr Leistung waren am nächsten Vergleichstest beteiligt (Heft 13). Mit zusammen 755 PS stellten sich der Alfa Romeo Montreal, der BMW 3.0 CSi, der Porsche 911 S und der Mercedes 280 SLC den Testern. Der Sportwagenvergleich brachte ein überraschendes Ergebnis. Nicht der in vieler Augen als der Inbegriff des Sportlichen geltende Porsche gelangte auf den ersten Platz, sondern das BMW-Coupé. Die weitere Reihenfolge: Porsche, Mercedes, Alfa.

Der dritte und letzte Vergleichstest dieses Jahres wurde erst vor wenigen Tagen abgeschlossen. Bei ihm geht es um Autos der Mittelklasse: Alfa Romeo Alfetta 1.6 und Fiat 132 gegen die drei deutschen Neulinge BMW 318, Opel Ascona 1.9 und Audi 80 GT/E. Die teilweise überraschenden Resultate werden in den beiden nächsten Heften veröffentlicht. *G. L.* ▷

Der Sinn für die
großen Freuden des Lebens
zeigt sich nicht selten
bei der Wahl der kleinen.
ATIKA
Im Rauch nikotinarm.
Für anspruchsvolle Leichtraucher:
eine geschmackvolle Alternative.
Atika Geschenk-Kassette
48 Cigaretten für 6 DM
Atika – leicht und würzig, mit den wertvollsten Tabaken der Welt.

Alfa Romeo Alfetta 1.6

Individualverkehr

Wie teuer Hubraum sein kann – dafür ist die Alfetta von Alfa Romeo ein gutes Beispiel: Wer sich für die neue Version mit der Zusatzbezeichnung 1.6 entscheidet, bekommt gerade 209 Kubikzentimeter weniger als bei der Alfetta mit 1,8 Liter-Motor, spart dafür aber ganze 1500 Mark.

Daß das kleinere Triebwerk, das von der Giulia übernommen wurde, natürlich auch schwächer ist (108 statt 121 PS) bringt beim Fahren kaum Nachteile mit sich – auch die Alfetta 1.6 gehört zu den überdurchschnittlich temperamentvollen Mittelklasse-Limousinen. Zudem offeriert sie überzeugende Motorqualitäten: Der klassische Doppelnockenwellen-Vierzylinder zeichnet sich durch geschmeidigen Lauf in allen Drehzahlbereichen, spontanes Reagieren auf Gaspedalbewegungen und hervorragende Kaltlaufeigenschaften aus, verbraucht relativ wenig Benzin und erfreut schließlich das Enthusiastenohr durch einen sympathisch brummigen Auspuffton.

Im Karosseriebereich unterscheidet sich die Alfetta 1.6, abgesehen von den fehlenden Doppelscheinwerfern und Stoßstangenhörnern, nicht von ihrer stärkeren Schwester, und auch das aufwendige Fahrwerk mit DeDion-Hinterachse, das guten Federungskomfort mit vorbildlich neutralem Kurvenverhalten vereint, blieb unverändert.

1570 ccm, 108 PS bei 5600 U/min, 14,5 mkg bei 4300 U/min, 0–100 km/h 11,4 s, 177,3 km/h, Verbrauch (S) 11,8 L/100 km, Preis DM 14 290,–, Testbericht Heft 10/1975.

Alfa Romeo Giulia Nuova

Gesichtskorrektur

Für den Modelljahrgang 1975 mußte Alfa Romeos Giulia ein Face-Lifting über sich ergehen lassen: Ihr Blechkleid wurde – ebenso wie Teile der Innenausstattung – der Berlina 2000 angeglichen. Durch die neue Front mit vier gleich großen Scheinwerfern im mattschwarzen Kühlergrill und die neue geglättete Heckpartie wirkt die Nuova nun zwar klarer, moderner und weniger skurril, aber auch weniger originell. Geblieben sind jedoch die bekannten Vorzüge der Giulia-Karosse: bemerkenswerte Kompaktheit, sehr gute Übersichtlichkeit und die reichhaltige, echte Sportwagen-Atmosphäre vermittelnde Ausstattung.

Auch unter dem teilweise anders geformten Blech der Nuova ist alles beim alten geblieben. Das ist durchaus kein Nachteil, denn der klassische, von zwei Doppelvergasern gespeiste Zweinockenwellen-Motor mit seinen 103 PS und das solide Fahrwerk mit der sauber geführten hinteren Starrachse sind nicht nur ausgereift und zuverlässig, sondern brauchen auch im Hinblick auf Fahrleistungen und Fahrsicherheit die Konkurrenz nicht zu fürchten.

Eher schon im Hinblick auf den Komfort: Die Giulia ist nach heutigen Maßstäben hart gefedert, reagiert auf größere Unebenheiten ziemlich bockig und bietet auch im Abrollkomfort höchstens Durchschnittliches.

1570 ccm, 103 PS bei 5500 U/min, 13,5 mkg bei 5500 U/min, 0–100 km/h 11,5 s, 175,6 km/h, Verbrauch (S) 12,3 L/100 km, Preis DM 12 990,–, Testbericht Heft 8/1975.

Alfasud L

Aufwertung

Für Menschen, denen das Interieur des normalen Alfasud allzu nüchtern erscheint, hält Alfa Romeo eine reichhaltiger ausstaffierte Version bereit: den Alfasud L, der von außen an vermehrter Chromzier, gummibelegten Stoßstangenhörnern und dem L-Schriftzug am Heck zu erkennen ist.

Im Innenraum wurde für eine wohnlichere Atmosphäre gesorgt. Anstelle einfacher Gummimatten bedeckt ein Teppich den Fußboden, und die vorn serienmäßig mit Kopfstützen versehenen Sitze verfügen über einen sympathischen Stoffbezug.

Das Armaturenbrett wurde nahezu unverändert vom Alfasud ti übernommen. Wie bei diesem gibt es auf der Beifahrerseite einen Handschuhkasten, die Instrumentierung vervollständigt ein Drehzahlmesser, der angesichts des auch bei sehr hohen Drehzahlen ohne warnende mechanische Geräusche vor sich hinsummenden Boxermotors zweifellos seine Berechtigung hat. Ebenfalls zur L-Ausstattung gehört schließlich noch eine elektrische Scheibenwaschanlage, die ihrer Aufgabe sehr viel besser gerecht wird als die primitive Gummipumpe des Grundmodells, dessen grundsätzliche Vorzüge wie das ungewöhnlich großzügige Platzangebot, die sehr gute Handlichkeit und die sicheren Fahreigenschaften natürlich auch der L-Variante zu eigen sind.

1186 ccm, 63 PS bei 6000 U/min, 8,5 mkg bei 3500 U/min, 0–100 km/h 15,5 s, 155,2 km/h, Verbrauch (S) 9,2 L/100 km, Preis DM 10 190,–, Testbericht Heft 21/1975.

Aston Martin V8

Schwergewicht

Freunde der englischen Sportwagen-Marke Aston Martin hatten Ende 1974 allen Grund zur Unruhe. Der 350 Mann-Betrieb war in finanzielle Not geraten, und die Produktion kam zum Erliegen. Doch ein halbes Jahr später nahten betuchte Retter; ein Amerikaner und ein Kanadier kauften zum Preis von über eine Million Pfund die britische Elitewagen-Fabrik, und heute verlassen wieder vier bis fünf Autos pro Woche das Werk.

Es gibt inzwischen nur noch ein Modell, den V8, der sich von Konkurrenten durch ein trotz Leichtmetall-Karosse hohes Gewicht von 1,8 Tonnen und einen 5,3 Liter V8-Motor mit zwei Nockenwellen pro Zylinderreihe unterscheidet. Der kräftige Achtzylinder, für den eine Maximalleistung von 350 PS ausgewiesen wird, ist es denn auch, was an diesem Auto die meiste Freude vermittelt. Er hängt gut am Gas, ist – gemessen an dieser Hubraumregion – drehfreudig und wuchtet den 1,8-Tonner trotz Getriebeautomatik in gut sieben Sekunden vom Stand auf 100 km/h.

Im Innenraum hat der 75 000-Mark-Bolide feine Lederausstattung und ein wohlsortiertes Armaturenbrett zu bieten, unter dem Blech ist noch eine DeDion-Achse hinten bemerkenswert. Mit viel Federungskomfort kann auch sie nicht aufwarten, aber dafür liegt der Aston Martin gut. Nachteilig sind sehr hohe Bremspedalkräfte.

5340 ccm, 350 PS bei 5000 U/min, 55 mkg bei 4500 U/min, 0–100 km/h 7,5 s, 233,8 km/h, Verbrauch (S) 20,4 L/100 km, Preis auf Anfrage, Testbericht Heft 23/1975.

Alles sägen für DM 105,-*

Kurven, Ecken, Kreise sägt die Master-Stichsäge DN 35.

330-Watt-Motor. 40 mm Schnittiefe in Holz. Gehrungseinstellung bis 45 Grad.

Soviel Leistung zu diesem Preis

Das kann nur Black & Decker

Master-Stichsäge DN 35

Mit eigenem kraftvollem Motor. Universell einsetzbar zum Schneiden von Stahl, Eisen, Kunststoff in allen Formen – natürlich schneidet diese Säge auch geradeaus. Mit technischen Besonderheiten wie: Sägeblattführung für exakten Schnitt. Automatische Schnittflächenreinigung durch eingebautes Gebläse.

Solide Qualität - vernünftige Preise

Das weltweite technische „Know-how" von Black & Decker als Elektrowerkzeug-Hersteller bürgt für Maschinen von solider Qualität. Nach modernsten Erkenntnissen durchrationalisierte und vollautomatische Fertigungsmethoden erlauben es uns, diese Maschinen zu erstaunlich günstigen, oft konkurrenzlosen Preisen abzugeben.

Alle Black & Decker-Maschinen unterliegen ständigen und mehrfachen Qualitätskontrollen. Deshalb können wir es uns leisten, auf jedes Gerät die einmalige 1-Jahr-Vollgarantie zu geben.

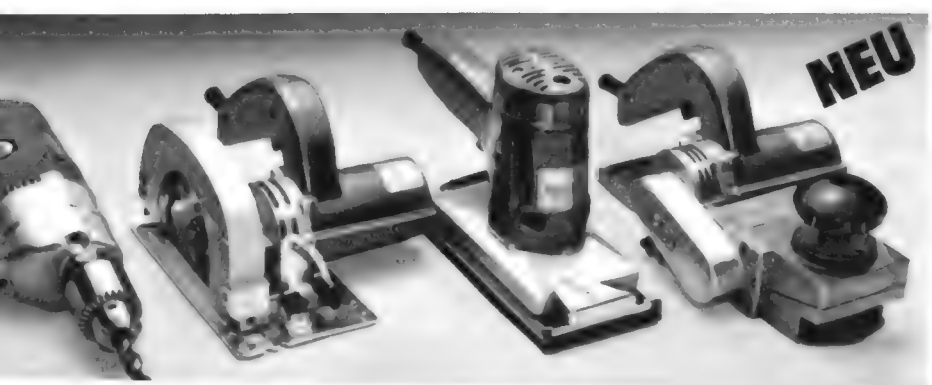
***Unverbindliche Preisempfehlung**

Gang-Schlagbohr-aschine DN 7
0-Watt-Motor. Mechani-ches 2-Gang-Getriebe. mm Bohrfutter.
M 109,—*

Handkreissäge DN 55
450-Watt-Motor. 35 mm Schnittiefe. Gehrungseinstellung bis 45 Grad.
DM 109,—*

Vibrationsschleifer DN 46
Hohe Schleifgeschwindigkeit mit 16.000 U/min. Schleiffläche 195 x 93 mm.
DM 89,—*

Hobel DN 75
450-Watt-Motor. Hobelbreite 75 mm. Spantiefe bis 1,5 mm stufenlos einstellbar. Falztiefe bis 20 mm.



Die Master-Idee von Black & Decker

Erfahrene Heimwerker bevorzugen Maschinen mit eigenem Motor. Denn mit Maschinen, deren Technik speziell auf ihren Anwendungsbereich abgestimmt ist, erzielen Sie meisterhafte Arbeitsergebnisse. Das Black & Decker Master-Programm bietet eine Vielzahl von Maschinen mit eigenem kraftvollem Motor, bei denen außerdem das zeitraubende An- und Abbauen von Antriebsmaschinen entfällt. Und vor allem: Diese Master-Geräte mit eigenem Motor kosten kaum mehr als manche Zusatzgeräte ohne Motor von anderen Herstellern.

Black & Decker

Audi 80 GTE

Sportsmann

Auf der Frankfurter IAA präsentierte Audi das sportlichste Modell der 80er-Baureihe in stärkerer Ausführung. Der sportive, 100 PS-Fronttriebler GT hatte eine Leistungsspritze auch dringend notwendig, war er doch dem nur 85 PS starken 80 GL in den Fahrleistungen kaum überlegen. Der 1,6 Liter-Motor des neuen, in Karosserie und Ausstattung mit seinem Vorgänger weitgehend identischen GTE wurde mit einer K-Jetronic-Einspritzanlage und Xeron-Zylinderkopf ausgerüstet – er leistet 110 PS bei 6100 U/min und verfügt über eine für Sport-Triebwerke charakteristische, hohe Literleistung von 69,3 PS. Daß der Audi GTE mit sportlichen Qualitäten aufwarten kann, bewies er auch bei den Meßfahrten: Den Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 absolvierte der Fronttriebler in 9,5 Sekunden, in der Höchstgeschwindigkeit brachte er es auf 182,7 km/h. Seinem etwas schwächeren, nicht mehr produzierten Vergaser-Pendant ist der Einspritzmotor in der Laufkultur und Drehfreudigkeit ganz klar überlegen. Er übertrifft ihn allerdings auch im Benzinkonsum geringfügig – der Testverbrauch des GTE betrug 11,8 Liter Superbenzin. Dem sportlichen Ruf des neuen Audi werden zudem seine Fahrwerksqualitäten gerecht – er zählt zu den sehr gut liegenden Autos und bietet zudem noch befriedigenden Fahrkomfort.

1588 ccm, 110 PS bei 6100 U/min, 14,0 mkg bei 5000 U/min, 0–100 km/h 9,5 s, 182,7 km/h, Verbrauch (S) 11,8 L/100 km, Preis DM 13 995,–, Testbericht Heft 24/1975.

Audi 100 L

Herzverpflanzung

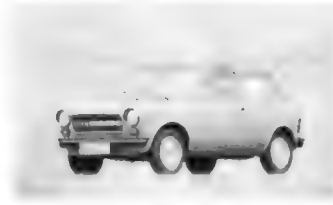
Das Basismodell des Audi 100 bezieht seine Leistung seit einiger Zeit nicht mehr aus dem leicht langhubig geratenen Stoßstangen-Triebwerk mit 1,8 Liter Hubraum, sondern aus einem moderneren 1,6 Liter-Motor mit obenliegender Nockenwelle: Es bekam die sonst im kleineren Audi 80 verwendete Vierzylinder-Maschine eingepflanzt, die in der neuen Umgebung bei einer Verdichtung von 8,2:1 mit Normalbenzin auskommt und 85 PS leistet.

Das Transplantat weiß auch in der größeren und schwereren Audi 100-Karosserie zu überzeugen. Es zeichnet sich durch Temperament und Drehfreudigkeit aus, ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 165 km/h und liefert selbst bei den Elastizitätsmessungen ansprechende Resultate. Hinzu kommt, daß es ausgesprochen haushälterisch mit dem Treibstoff umgeht: Im Mittel begnügte sich der Testwagen mit knapp 11 Litern pro 100 Kilometer.

Die neue Audi 100-Version ist also zweifellos eine interessante Alternative für Leute, die zwar sparen, aber nicht auf einen Kleinwagen umsteigen wollen – zumal sich an den übrigen Vorzügen dieses Mittelklasseautos nichts geändert hat: Es bietet hohe Verarbeitungsqualität, großzügige Platzverhältnisse, überdurchschnittlichen Fahrkomfort und sichere, unproblematische Fahreigenschaften.

1588 ccm, 85 PS bei 5800 U/min, 12,4 mkg bei 3500 U/min, 0–100 km/h 13,2 s, 165,9 km/h, Verbrauch (N) 10,9 L/100 km, Preis DM 13 495,–, Testbericht Heft 5/1975.

A 112 Abarth 70 HP



Kleinkaliber

Die Fiat-Tochter Autobianchi, die mit dem A 112 den ersten italienischen Kleinwagen im modernen Mini-Format baute und für leistungshungrige A 112-Fahrer auch eine um rund 30 Prozent stärkere Abarth-Variante mit 58 PS parat hielt, präsentierte den Fronttriebler in noch stärkerer Ausführung mit 70 PS-Maschine. Äußerlich macht der Kraftzwerg einen ziemlich unscheinbaren Eindruck, lediglich Eingeweihte können den potenten A 112 an kleinen Erkennungsmerkmalen identifizieren. Bei dem Motor handelt es sich um eine Weiterentwicklung des 58 PS-Triebwerkes, das durch Erweiterung der Bohrung auf 1050 ccm Hubraum vergrößert und durch höhere Verdichtung sowie Änderungen an Ventiltrieb und Zylinderkopf auf 70 PS getrimmt wurde. Daß diese Leistungskur durchschlagenden Erfolg hatte, zeigte sich bei den Meßfahrten, denn hier setzte der potente Zwerg bezüglich der Fahrleistungen für die Mini-Klasse neue Maßstäbe. Er beschleunigte in nur 11,2 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und lief über 160 km/h schnell. Außer Temperament in jedem Drehzahlbereich hat der mit zahlreichen sportiven Extras ausgerüstete A 112 Abarth auch noch gute Fahreigenschaften und mustergültiges Handling zu bieten, also alle Voraussetzungen zum unproblematischen Schnellfahren auf kurvenreichen Straßen.

1050 ccm, 70 PS bei 6600 U/min, 8,7 mkg bei 4100 U/min, 0–100 km/h 11,2 s, 160,7 km/h, Verbrauch (S) 8,9 L/100 km, Preis DM 9495,–, Testbericht Heft 13/1975.

BMW 1502

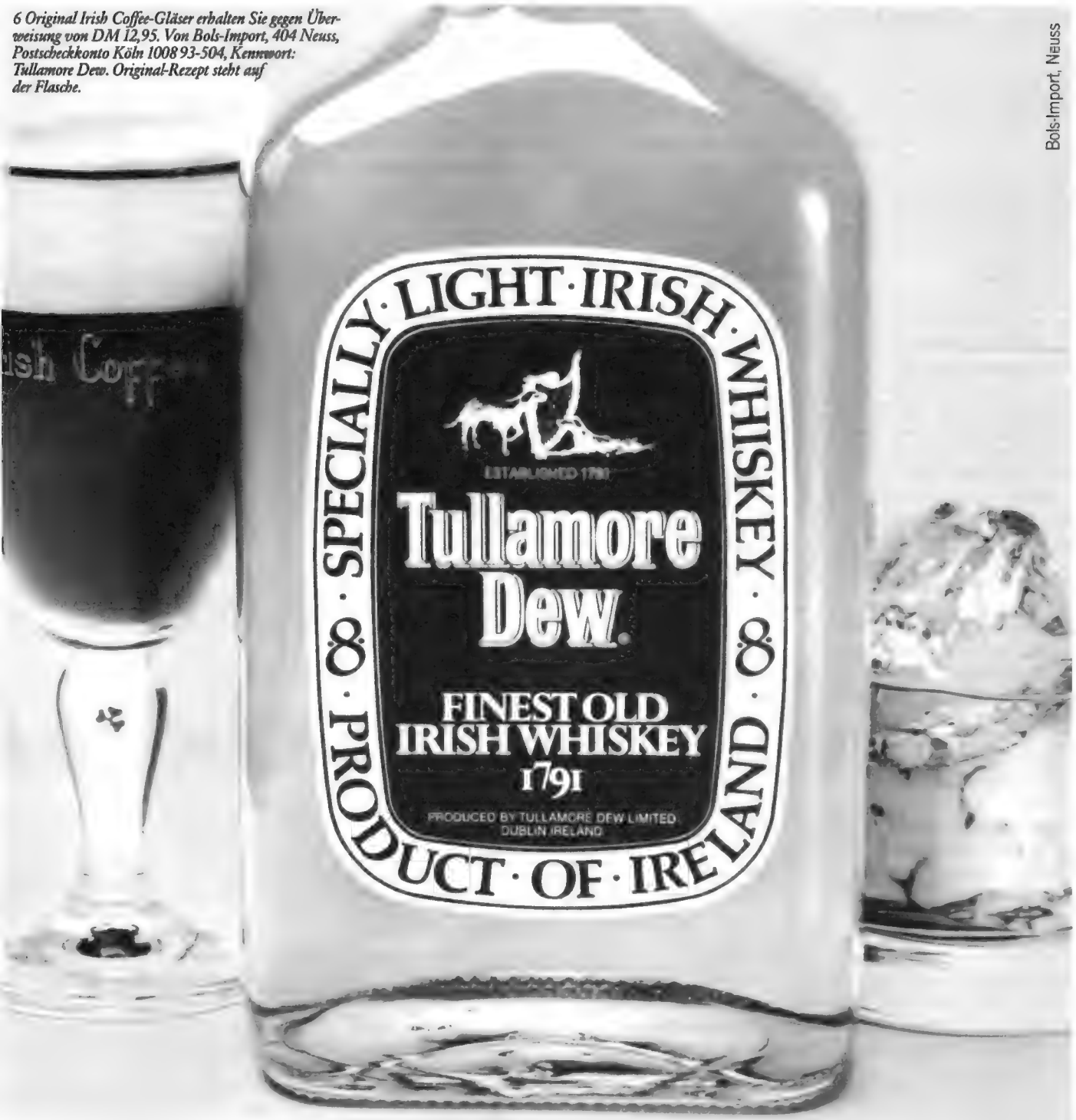
Einer kam durch

Etwa ein halbes Jahr vor dem Erscheinen der neuen Dreier-Baureihe, die die erfolgreichen BMW 02-Modelle ablöste, rundeten die Münchner ihr damaliges 02-Programm mit einer Normalbenzin konsumierenden Sparvariante nach unten ab. Der weitgehend von Chromzierrat entblößte, aber keineswegs ärmlich aussehende 1502 sollte – daraus wurde auch nie ein Hehl gemacht – als einziges 02-Modell für weniger finanzstarke BMW-Freunde neben den teureren Dreier-Typen im Programm bestehen bleiben. Obgleich der 1502 damals genau um einen Tausender billiger angeboten wurde als der 1602, entsprach er in der Ausstattung weitgehend seinem stärkeren Bruder. Damit bietet er all jene Extras, auf die man beim Autofahren nicht verzichten möchte. Die wichtigste Neuerung gegenüber dem 1602 betrifft den Motor: Er besitzt zwar ebenfalls 1,6 Liter Hubraum, ist aber mit 8,0 : 1 niedriger verdichtet und leistet statt 85 PS nur 75 PS. Dennoch ist genug Leistung vorhanden. Der kleine BMW beschleunigte nur geringfügig langsamer aus dem Stand auf Tempo 100 (13,3 s) als der 1602 und kam in der Höchstgeschwindigkeit (159,3 km/h) bis auf zwei 2 km/h an den für seinen stärkeren Bruder ermittelten Wert heran. Er verbrauchte im Durchschnitt auch einen Liter Kraftstoff mehr, allerdings nur Normalbenzin.

1573 ccm, 75 PS bei 5800 U/min, 12,0 mkg bei 3700 U/min, 0–100 km/h 13,3 s, 159,3 km/h, Verbrauch (N) 12,4 L/100 km, Preis DM 12 380,–, Testbericht Heft 3/1975.

6 Original Irish Coffee-Gläser erhalten Sie gegen Überweisung von DM 12,95. Von Bols-Import, 404 Neuss, Postscheckkonto Köln 1008 93-504, Kennwort: Tullamore Dew. Original-Rezept steht auf der Flasche.

Bols-Import, Neuss



Trink Tullamore Dew. Sprich Tallemor Dju.

Den Namen des größten Irish Whiskey lernt man ganz flüssig.

Nach ein, zwei Schlückchen schmecken Sie schon: Tullamore Dew heißt „Tau vom Tulla-Moor".

Denn er stammt aus dem Irischen Hochland. Wo die Gerste golden, das Wasser klar und die Luft rein ist.

Noch ein Schluck und Sie merken: Tullamore Dew schmeckt so iresinnig gut, daß man nie aus der Übung kommt.

Tullamore Dew. Der Iresinnige Whiskey.

BMW 528

Top-Modell

Nachdem die ursprünglich aus nur zwei Vierzylinder-Modellen bestehende Fünfer-Baureihe logisch nach oben um den Sechszylinder 525 und im Zuge des Spartrends nach unten um den 518 erweitert worden war, realisierte BMW, der einmal gewählten Abwechslung folgend, mit dem 528 den nächsten Schritt. Abgesehen von geringen Fahrwerks-Modifikationen wie breiteren Felgen (sechs Zoll) und voluminöseren Stahlgürtelreifen (195/70 HR 14), verfeinerter Innenausstattung und der zum serienmäßigen Lieferumfang gehörenden Servolenkung zeichnet sich der 528 gegenüber dem 525 durch einen hubraumstärkeren 2,8 Liter-Motor mit 20 PS Mehrleistung aus. Die schon in den Coupés und großen Limousinen verwendete Maschine wurde nahezu unverändert übernommen. Lediglich die Auspuffanlage mußte aus räumlichen Gründen modifiziert werden, wodurch die Leistung von ursprünglich 170 auf 165 PS sank. Doch auch das ist genug, um dem 528 hervorragende Fahrleistungen mit einer Spitzengeschwindigkeit von über 200 km/h zu sichern. Die ausgezeichnete Kultiviertheit dieses Sechszylinder-Vergasermotors, die überdurchschnittlich sicheren Fahreigenschaften, der ansprechende Fahrkomfort und die guten Fahrleistungen machen den 528 zum harmonischsten und damit bestén BMW-Modell.

2788 ccm, 165 PS bei 5800 U/min, 23,8 mkg bei 4000 U/min. 0–100 km/h 9,1 s, 201,1 km/h, Verbrauch (S) 16,2 L/100 km, Preis DM 23 360,–, Testbericht Heft 4/1975.

BMW 320

Dreiklang

Der neuen BMW-Typologie entsprechend heißt der wichtigste Vertreter der „Dreier-Reihe" BMW 320. Die 20 steht für zwei Liter Hubraum, über die der Vierzylinder-Reihenmotor verfügt. Mit einigen Modifikationen an der Brennraumform, der Gemischaufbereitung und dem Auspuffsystem gelang BMW hier nicht nur das Kunststück, die Leistung des bewährten 2 Liter-Triebwerks auf 109 PS zu steigern, sondern auch noch den Kraftstoffbedarf auf Normalbenzin zu reduzieren. Tatsächlich erweist sich der Motor des 320 als kraftvoll und sparsam zugleich, so daß sich hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten bei günstigem Verbrauch realisieren lassen.

Automobiler Fortschritt zeigt sich jedoch beim 320 am deutlichsten an der gut ausgestatteten Karosserie, die nicht nur kompakt und ausreichend geräumig ist, sondern auch noch einen hohen passiven Sicherheitsstandard aufweisen kann.

Für aktive Sicherheit sorgt das Fahrwerk, das zwar in seinen Konstruktionsmerkmalen der üblichen BMW-Linie folgt, in vielen Details jedoch so verbessert wurde, daß auch sportlich orientierte Fahrer auf ihre Kosten kommen. Das gute Fahrgefühl, sichere Fahreigenschaften, befriedigender Komfort und außergewöhnliche Handlichkeit machen den BMW 320 zu einem rundum gelungenen Auto.

1990 ccm, 109 PS bei 5800 U/min, 16,0 mkg bei 3700 U/min, 0–100 km/h 11,0 s, 175,6 km/h, Verbrauch (N) 13,1 L/100 km, Preis DM 15 880,–, Testbericht Heft 18/1975. ▷

LEYLAND

Händler- und Service-Organisation in der B

AACHEN,
Autohaus Dreis, Tel. 0241/73083
Eltsneuer + Lannotte, Tel. 0241/152375
AHLEN,
Hubert Hartings, Tel. 02382/2721
ALBSTADT 1,
Anton Godinez, Tel. 07431/4337 + 2452
ALLAGEN-Milhne,
Auto-Jahte, Tel. 02925/2307
ALSDORF,
Hubert Nüsser jun., Tel. 02404/1255
ALTENA/Westfalen,
Klaus Lienkämper & Co. oHG,
Tel. 02352/50430
ALTENBRUCH/Cuxhaven,
Günter Schreiber, Tel. 04722/526
ALTENSTADT 2/Lindheim,
Reinhold Schramm, Tel. 06047/2060
ALZENAU,
Autohaus Amberg, Tel. 06023/449
AMBERG,
Raitke & Hofmann, Tel. 09621/81758
ASCHAFFENBURG,
Autohaus Amberg,
Tel. 06021/21418/19
AUGSBURG,
Peter Schybal, Tel. 0821/555180
R. Stolber Automobile, Tel. 0821/30978
BAD DÜRKHEIM,
Wolfgang Mehler, Tel. 06322/2170
BADEN-BADEN,
Hans-Peter Nagel, Tel. 07221/22672
Autohaus Henrik Schwoerer,
Tel. 07221/61340
BAD HEILBRUNN,
Walter Frank, Tel. 08046/1456
BAD HERSFELD,
Auto-Center Eckhard Kirschstein,
Tel. 06621/72269
BAD HOMBURG v. d. H.,
Auto-Recht KG, Tel. 06172/31555
BAD HONNEF,
Peter Reuffel, Tel. 02224/2406
BAD KISSINGEN,
Karl-Heinz Fursch, Tel. 0971/61413
BAD KREUZNACH,
Autohaus Jung, Tel. 0671/63317
Paul Weber – Kraftfahrzeuge,
Tel. 0671/63323
BAD MERGENTHEIM,
Bruno Rückert, Tel. 07931/2674
BAD NAUHEIM-Steinfurth,
Karl Hermann Schesner,
Tel. 06032/81747

BAD OLDESLOE,
Hans-Dieter Feyerabend,
Tel. 04531/13319
BAD VILBEL,
Michael Krage GmbH, Tel. 06183/7866
BAD ZWISCHENAHN-Aschhausen,
Dierk Mengers, Tel. 04403/3378
BALINGEN,
Anton Godinez, Tel. 07433/8628
BAMBERG,
Auto-Center, Tel. 0951/33759
BARDOWICK,
Richard Reich, Tel. 04131/121128
BARKHAUSEN bei Minden,
Walter Bönne, Tel. 0571/58191
BAUMHOLDER,
Autoreparatur- und Handels-GmbH,
Tel. 06783/4388
BAYREUTH,
Rudolf Keil, Tel. 0921/22822
BECKUM,
Hubert Pfannkuche, Tel. 02521/3301
BERGHEIM/Erft,
Josef Engels, Tel. 02271/41200
BERGISCH-GLADBACH,
Kirch & Nicolin, Tel. 02202/51844
BERLIN,
Wolfgang Hinz, Tel. 030/7943051
Peter Jahn, Tel. 030/4327104
Jurgen Reuter KG, British Cars,
Tel. 030/8853445
H. Richtzenhain, Tel. 030/3124391
Klaus Riemer, Tel. 030/3314602
Herbert Schultze Automobile oHG,
Tel 030/8669035
Franz Wacha, Tel. 030/4939867
BETZWEILER-WÄLDE,
Willibald Link, Tel. 07455/258
BIELEFELD,
AHG-Autohandelsgesellschaft mbH & Co
KG, Tel. 0521/35084
BIELEFELD-BRACKWEDE,
Heinrich Jungeilges, Tel. 0521/40864
BIHLERDORF,
Josef Braun, Tel. 08321/2229
BITBURG/Eifel,
Carl Metzger KG, Tel. 06561/3462
BLASCHACH,
Hermann Schmid, Tel. 08321/61375
BOCHOLT,
Auto Schreiber + Co, Tel. 02871/8348
BOCHUM,
J. Sauerland & Sohn KG
Tel. 0234/301543
BÖBLINGEN,
Autohaus Weltel KG, Tel. 07031/272886
BONN,
Auto-Kumpel, Tel. 02221/232061
Auto-Mahlberg, Tel. 02221/636656
BONN-Beuel,
H. Kreider GmbH + Co KG,
Tel 02221/462764
BOTTROP,
Wolfgang Hollmann, Tel. 02142/27829
BOXBERG,
Hans S. Kail, Tel. 02692/415
BRAUNSCHWEIG,
Michael Gottschling + Sohn KG,
Tel. 0531/74546

BREITENFELDE b. Mölln,
Wolfgang Olsowski, Tel. 04542/3263
BREMEN,
Auto Heine KG, Tel. 0421/490016 + 7
J. Herm. Peborn, Tel. 0421/502177
H. W. Reichenbach, Tel. 0421/446511
BREMERHAVEN,
Horst Baecker Automobile,
Tel. 0471/53081-3
BRENSBACH/Odenwald,
Erhardt Dörr, Tel. 06161/480
BRUCHSAL,
Willy Hetzel, Tel. 07251/2283
BÜHLERTANN-FRONHOF,
Autohaus Hilsenbeck KG
Tel 07973/243
BÜNDE,
Helmut Samson, Tel. 05223/5755
CASTROP-RAUXEL,
Auto-Muhlenbrock, Tel. 02305/12631
CELLE,
Wolfram Friedrich, Tel. 05141/25425
COBURG-WIEDERFÜLLBACH,
Ronald Barnikol, Tel. 09565/634
DARMSTADT,
Hans Brylak, Tel. 06151/61686
Rudolf Möbel, Tel. 06151/78250
DAUCHINGEN/Kr. Schwenningen,
Waldemar Birkholz, Tel. 07720/4583
DAUTPHETAL-Holzhausen,
Otto Bösser, Tel. 06463/7060
DECHING Post Rohmbach,
Karl Bachl, Tel. 08282/414
DEGGENDORF,
Adolf Mutzl, Tel. 0991/4335
DELMENHORST,
Fritz Schröder, Tel. 04221/70942
DETMOLD,
Fritz Siegmeyer, Tel. 05231/24742
DETTINGEN-TECK,
Auto-Hepe GmbH, Tel. 07021/59481
DIETZENBACH,
Autohaus Peters, Tel. 06074/23567
DINGOLFING,
Gerhard Singer, Tel. 08731/2606
DONAUESCHINGEN,
Peter Greuner, Tel. 0771/4730
DORMAGEN,
Egon Huntgeburth, Tel. 02106/47171
DORTMUND,
Auto Bitter, Tel. 0231/821632
Autohaus Buschmann GmbH + Co KG,
Tel. 0231/522243 + 525951
SRS Dortmund GmbH, Tel. 0231/593071
DUDENHOFEN,
Ing. Ludwig Resch, Tel. 06106/2058
DÜREN,
Autohaus Carl Küppers,
Tel 02421/54687
DÜSSELDORF,
Auto-Supermarket GmbH,
Tel. 0211/33801
A. Brüggemann + Co GmbH,
Tel. 0211/78181
Walter Schmitz,
Tel. 0211/373980 + 374343
Union-Autoreparatur-Werkstatt,
Werner Kucher, Tel. 0211/723596
DUISBURG,
Autax Kraftfahrzeuge GmbH & Co. KG,
Tel. 0203/20901

Erfreuliche A

In der dichtbesetzten Mittelklasse ist es für Auto und Fahrer schwer, sich von anderen zu unterscheiden. Um so erfreulicher, daß es da ein Auto gibt, dessen Klasse sich wohltuend aus der Masse hervorhebt – den Austin Allegro. Nicht nur sein eigenwilliges Gesicht ist eine erfreuliche Abwechslung. Auch in Technik und Komfort bietet der Allegro serienmäßig Außergewöhnliches. Kein Wunder, daß dieses Auto von denen bevorzugt wird, die auch sonst das Besondere dem Alltäglichen vorziehen. Austin Allegro. Günstig im Preis. Komplett in der Ausstattung: mit Liegesitzen, Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen vorn, Hydragasfederung, Gürtelreifen 165/70 SR 13, Unterbodenschutz, Hohlraumbehandlung, Drehstromlichtmaschine, beheizbarer Heckscheibe, und beim Allegro 1500 sogar 5-Gang-Getriebe.

Allegro 1100
45 DIN-PS

DM 7.990,-
(unverbindl. Preisempfehlung)

Austi
Allegro
Ein Au

LEYLAND-IMPORTEUR

d West-Berlin:

DORLAR,
E. Langanke, Tel. 05321/20333
GRONAU/W.,
Gerhard Kemper, Tel. 02582/3329
GROSS-GERAU,
Manfred Montag, Tel. 06152/2927 + 7888
GRUNSTADT,
Autohaus Schick, Tel. 06359/6264
GÜTERSLOH,
Helmut Schaluck, Tel. 05241/51709
GUXHAGEN/Kr. Melsungen,
Christian Kuhlborn, Tel. 05665/2081
HAGE/Ostfriesland,
Claas Ackermann, Tel. 04931/7237
HAGEN-HASPE,
Herbert Schlasse, Tel. 02331/45740
HAMBURG,
British Car Service GmbH & Co KG,
Tel. 040/381833
Gebr. Brügmann, Tel. 040/477539
Alfred Dannmeyer, Tel. 040/6724569
Gäbel + Dethlefs, Tel. 040/774775
L. Nemeth + Co, Tel. 040/244840
Paul Nitzschke, Tel. 040/7128459
Wolfram Petrick, Tel. 040/432689
Dieter Rothe, Tel. 040/6410999
Gerhard Siek & Co.
Tel. 040/5604267 + 434450
Sport-Auto Denhaide, Tel. 040/297843
Hans H. Stahlberg, Tel. 040/27 1121-25
Zander + Hebenstreit GmbH + Co KG,
Tel. 040/6401053-54
HAMELN,
Friedrich Krüger GmbH,
Tel. 05151/12921
Otto Löhrke Inh. Bernd Löhrke,
Tel. 05151/21039 + 7858
HAMM,
Bernhard Overmeyer, Tel. 02381/32410
HANAU,
Milinski + Häring, Tel. 06181/13471
HANNOVER,
Autohaus Süd Hannover,
Tel. 0511/865061
Gross & Beese GmbH,
Tel. 0511/451071 + 315323
Gerhard Koch, Tel. 0511/891150
Fritz Morgenroth KG, Tel. 0511/630007
Georg Rötiger, Tel. 0511/451460
HEIDE,
Auto Mende, Tel. 0481/3788
HEIDELBERG,
A. Bruggemann + Co GmbH,
Tel. 06221/81091-5
Autohaus Reichle & Baur GmbH + Co KG
Tel. 06221/24954-55
HEILBRONN/Neckar,
Autohaus Fend KG, Tel. 07131/81081
Herbert Walz, Tel. 07131/41195
HERFORD,
Peter Wiegers GmbH + Co KG,
Automobile, Tel. 05221/4437
HERNE/Westfalen,
Rolke Automobile, Tel. 02323/52444
HEITEN,
Josef Govert, Tel. 02366/35725
HEUSWEILER,
Josef Gregorius, Tel. 06806/6345
HILBRINGEN,
Raimund Gaspers, Tel. 06861/3616
HILDEN,
Peter Vetter, Tel. 02103/52394
HILDESHEIM,
Touren- und Sportwagen Erdmann +
Felske OHG, Tel 05121/56148
HÖXTER,
Otto Löhrke, Tel. 05271/2353

HOF/Saale-Neuhof,
Erhardt Weidner, Tel. 09281/66267
HOFHEIM,
E. Starck & Co., Tel. 06192/5701
HOHENSCHAFTLARN,
Martin Muhlbauer, Tel. 08178/3216
HOHENWESTEDT,
Claus Gloy, Tel. 04871/532 + 8231
HUSUM,
Horst Lexa, Tel. 04841/5129 + 3231
IBBENBÜREN,
August Bühner, Tel. 05451/4766
INGOLSTADT,
Herbert Porstendörfer, Tel. 0841/81629
Johann Veeold, Tel. 0841/59624
ISERLOHN,
Bremer & Co GmbH, Tel. 02371/31199
Heinrich Burschik, Tel. 02371/40879
ITZEHOE,
Louis V. Dijkstra KG, Tel. 04821/75015
JECHTINGEN,
Hans-Klaus Bohny, Tel. 07662/6133
JULICH,
Kaspar Schusseler, Tel. 02461/2539
KAISERSLAUTERN,
Josef Schicht GmbH + Co KG,
Tel. 0631/56233 + 58275
KAMP-LINTFORT,
Friedr. John GmbH, Tel. 02842/7555
KARLSFELD b. Dachau,
Heinz Osterholzer, Tel. 08131/91516
KARLSRUHE,
Autohaus Jurgen Olm GmbH,
Tel. 0721/894243 + 661376
KASSEL,
Fritz Lindemann, Tel. 0561/54048
G. Reuting, Tel. 0561/24597
KASTER/Kr. Bergheim,
Klaus Schnabel, Tel. 02272/2595
KEMPTEN,
Lander & Ammann, Tel. 0831/28680
KIEL,
Bücking & Cremer OHG,
Tel. 0431/686500
KLEINHEUBACH,
Kittner & Dorr, Tel. 09371/4258
KLEVE-KELLEN,
Hans Heimes, Tel. 02821/92475
KÖSLENZ,
Auto-Handels-Gesellschaft mbH,
Tel. 0261/34434
KÖLN,
Autohaus F. J. Kempen,
Tel. 0221/374981
Kirschbaum Automobile Handels-
gesellschaft, Klaus Wegen + Co KG,
Tel. 0221/514342
Auto Laukat KG, Tel. 0221/800096-98
Hubert Ledke, Tel. 0221/313672
KÖNIGSBRONN,
Helmut Weiler, Tel. 07328/411
KONSTANZ,
Luigi Vendrame, Tel. 07531/79098
KORBACH,
Wilhelm Schulze, Tel. 05631/3232
KREFELD,
Automarkt Zimpel,
Tel. 02151/771011
Alfred Weilmann, Tel. 02151/775230
KRUMBACH-EBERSHAUSEN,
Hermann Lederer, Tel. 08282/3480
KULMBACH,
Werner Schubarth, Tel. 09221/5680
LAHR-SULZ 18,
Günther Sexauer, Tel. 07821/26169
LANSTEDT,
Gerhard Eckenleben, Tel. 05172/2555

LANDSBERG/Lech,
Heinz Uwe Dehn, Tel. 08191/1631
LANDSHUT,
Auto Czakert, Tel. 0871/23310
LANGENBERG,
H. Daum, Tel. 02127/6616
LEER,
Joh. Eidtmann, Tel. 0491/3420
LENNESTADT 13,
Johannes Fleper, Tel. 02725/493
LEONBERG-RANTEL,
Fahrzeughaus Schweizer,
Tel. 07152/43649
LICHTENFELS/Bayern,
Curt Szymansky KG, Tel. 09571/3654
LIMBURG,
Autohaus Unterfeld, Tel. 06431/25277
LINDAU/Bodensee,
Helmut Schelle, Tel. 08382/3102
LINNICH,
Walter Berger, Tel. 02462/510
LIPPSTADT,
Auto Jathe, Tel. 02941/12485
LÖRRACH,
Werner Kiefer, Tel. 07621/68853
LOSHAUSEN,
Helmut Dorrbecker, Tel. 08891/3675
LUDWIGSBURG,
Autohaus Theodoridis, Tel. 07141/26103

LUDWIGSHAFEN,
Hermann Unold, Tel. 0621/564086
LÜBECK,
Zastrow & Woldt, Tel. 0451/42112
LÜNEBURG,
Karl Rudiger Michel, Tel. 04131/46269

MAINZ,
Herbert Wein Tel. 06131/41599
MAINZ-KASTEL,
Fox-Motors GmbH, Tel. 06143/7741-46
MANNHEIM,
Alfa-GmbH, Tel. 0621/44333
Auto-Kuhn, Tel. 0621/705612
Autohaus Reichle & Baur GmbH & Co
KG, Tel. 0621/817467
MARIENHEIDE/Kalebach,
Gaspers & Jäger, Tel. 02263/65562
MARKTOBERDORF-RIEDER,
Paul Schmid, Tel. 08342/2837
MAULBURG,
Autohaus Dinkelberg, Tel. 07622/2740
MEINERZHAGEN,
Rainer Rehardt, Tel. 02354/2144
MEMMINGEN,
Helmut Draxler, Tel. 08331/4717
MENDEN/Sauerland,
Friedhelm Kleine, Tel. 02373/60929
MINDEN,
Porta Westfalica-Barkhausen,
Walter Böhne, Tel. 0571/53191
MITTENWALD,
Autohaus Biller, Tel. 08823/1497
MOERS,
Rolf D. Nicolai, Tel. 02841/23339
MÖNCHENGLADBACH,
Autopassage Josef Mesaler,
Tel. 02161/22116
Willi Kremer, Automobile,
Tel. 02161/59328
R. Rankin + Co,
Tel. 02166/49055 + 48405
MONTABAUR,
Auto-Nick KG, Tel. 02602/2068
MÜLHEIM/Ruhr,
Ernst Krumey GmbH, Tel. 0208/423323
MÜLLHEIM,
M. Maier + M. Kucera, Tel. 07631/3498
MÜNCHEN,
Anglo-Automobil Werner Frühling,
Tel. 089/182708 + 184603
Auto Burghardt, Tel. 089/38107-1
ASU Auto Service Union KG,
Tel. 089/361071
Recknagel + Niedermaier OHG,
Tel. 089/291951 + 284599
Auto Wilhelm, Tel. 089/325423 + 391427
Heinz Wolf, Tel. 089/265486
MÜNSTER/W.,
Ing. W. Brandes,
Tel. 0251/56361 + 76946
MÜNSTER-OEFFEL,
Lothar Müller, Tel. 05192/4499
NENZINGEN,
Lutz Tallkamp, Tel. 07771/2005

NETTELSTEDT,
Reinhold Maukach,
Tel. 05741/6213 + 7709
NETTETAL-KALDENKIRCHEN,
Auto-Reichert KG, Tel. 02157/6506
NEUBURG a. d. Donau,
Josef Berchtenbreiter, Tel. 08431/2286
NEUHAUSEN A. F.,
Auto-Holacek, Tel. 07158/9106
NEU-ISENBURG,
K. H. Schäfer, Tel. 06102/38419
NEUNKIRCHEN,
Ernst Landschool, Tel. 04321/31921
Hellmuth Stoschus, Tel. 04321/81446
NEUSS,
Heinz Rink, Tel. 02101/59827
NEUSTADT/Weinstraße,
Erich Krismayer, Tel. 06321/84735
NEUWIED,
Sportwagen Service W. D. Spitzer,
Tel. 02631/53016
NIEDERFÜLLBACH,
Ronald Bernikol, Tel. 09565/634
NIEDERNHALL,
Reinhold Dorfi, Tel. 07940/3431
NIENBERGE,
Ing. W. Brandes, Tel. 025033/521
NÖRDHORN,
Autohaus Peertmann,
Tel. 05921/14941 + 14849
NÜRNBERG,
Motus, Jedamzik & Bandner OHG,
Tel. 0911/42001-2
Britische Automobile, Fritz Neuser,
Tel. 0911/36949 + 535539
Auto Pieper, Tel. 0911/632953
OBERHAUSEN,
Joh. Hesseln Söhne, Tel. 0208/23662
OBERURSEL,
G. Herold, Tel. 06171/52737
OTISHEIM,
Horst Häusser, Tel. 07041/6450
OFFENBACH a. M.,
Auto Herold, Tel. 0611/853346
OFFENBURG/Baden,
Arno Fandrich, Tel. 0781/5200
OLDENBURG/Meljendorf,
Franz Heinje, Tel. 0441/63949
OPLADEN/RHEIDE,
Autohaus S. Jahns, Tel. 02171/53799

OSNABRÜCK,
Georg Clupka, Tel. 0541/572829
Heinrich Entz, Tel. 0541/61624

OSTERODE am Harz,
Wolfgang Dohn, Tel. 05522/3580
PADERBORN,
Robert Sprenger GmbH + Co. KG,
Tel. 05251/56119

PAPENBURG 2,
Schulte + Jungebiut, Tel. 04962/319
PASSAU,
Otto Hausmann, Tel. 0851/2998 + 51108
PEINE,
Manfred Klippel, Tel. 05171/6783
PEITING/Krs. Schongau,
Karl Lang, Tel. 08861/6094
PERCHA b. Starnberg,
Klaus Alferi, Tel. 08151/3219
PFAFFENHOFEN/Ilm,
Josef Weber, Tel. 08441/2825
PFAFFENWEILER,
Werner Schuble, Tel. 07664/8050
PFAFFING/Wasserburg,
Engelbert Moser, Tel. 08076/405
PFARRKIRCHEN,
Peter Krause, Tel. 08561/8761
PFORZHEIM,
K. Bossert, Tel. 07231/12413
Autosalon Roger Schweickart,
Tel. 07231/16364
PÜNDERICH/Mosel,
Clever Automobile, Tel. 06542/2632
RASTATT,
Auto-Metz GmbH, Tel. 07222/34031-32
RAVENSBURG,
Siegbert Allgaier, Tel. 0751/21123
RECKLINGHAUSEN,
VEFA Kraftfahrzeughandel GmbH,
Tel. 02361/66001 + 61028
REGEN,
Bruno Zitzelsberger, Tel. 09921/778
REGENSBURG,
Oskar Seitz, Tel. 0941/52872

REUTERSHEID,
Rolf Linden, Tel. 02462/2210
REMSCHEID-LENNEP,
Auto Weizinger GmbH,
Tel. 02191/61555
RENDSBURG,
Autohandelsgesellschaft,
Tel. 04331/71544
RETTEN/Krs. Gifhorn,
Horst Reinecke, Tel. 05304/400
REUTLINGEN-ORSCHWANGEN,
Auto Specht, Tel. 07121/54775
RHEINFELDEN/DEGERFELDEN,
Autohaus Dinkelberg, Tel. 07623/4489
RINTELN,
Ernst Hetzmann, Tel. 05751/2445
RISTEDT b. Byke,
Hermann Kohls, Tel. 04242/1559
ROHRBACH,
Autohaus Klein GmbH, Tel. 06894/5564
ROSENHEIM,
Auto Fink & Sohn,
Tel. 08031/6439 + 33362
Georg Rupp u. Söhne, Tel. 08031/2970
ROSSBACH b. Gelnhausen,
Johann Kunz, Tel. 06050/1265
ROTTACH-EGERN,
Weissach-Garage Auto Salzberger,
Tel. 08022/5067
ROTTWEIL,
Norbert Nisbel, Tel. 0741/7495
SAARBRÜCKEN,
Otto Müller, Tel. 06898/81913
Alfred Ritz, Tel. 0681/36529
SACHSENHEIM,
Gebr. Schmidt, Tel. 07147/7140
SALZGITTER,
Emil Beasal, Tel. 05341/45133
SÄCKINGEN,
Hermann Mrohs, Tel. 07761/2843
SAULHEIM,
Hans Schneider, Tel. 06732/8204
SCHLÜCHTERN,
TOP CAR Martin Sachs oHG,
Tel. 06661/3573
SCHÖNENBERG-KÜBELBERG,
Karl Sorg, Tel. 06373/256
SCHÖNKIRCHEN,
Paul Gursky, Tel. 04346/745
SCHOTTEN 1,
Autohaus Lasleben, Tel. 06044/2180
SCHÜTTORF,
Georg Janning, Tel. 05923/425
SCHWEINFURT,
Josef Jäckl, Tel. 09721/21028

SIEGBURG,
J. Löbbert Erben, Tel. 02241/64114
SIEGEN/Westfalen,
Fritz Heinbach, Tel. 0271/4975-76
SIEGEN-EISERFELD,
Auto-Boller, Tel. 0271/311533
SINDELFINGEN,
Rolf Bausch, britisch-car-center,
Tel. 07031/87454
SINGEN/Hhw.,
Axel Rauch, Tel. 07731/23736
SOLINGEN,
Gerd Rabbach, Tel. 02122/74474 + 78678
SOLTAU,
Siegfried Stabenow, Tel. 05191/3927
SPEYER,
Kurt Gelant, Tel. 06232/33225
SPRENDLINGEN bei Fin.,
Heinrich Fouraste, Tel. 06103/67018
STADE,
Fritz Fuhr, Tel. 04141/2564
STADTHAGEN,
S. Hille, Tel. 05721/2291
STRAUBING,
Alois Bachmeier, Tel. 09421/7869
Auto-Czakert, Tel. 09421/2600
STUTTGART,
AVG Auto-Verkaufs GmbH,
Tel. 0711/722094-5
Paulinen-Garage Struckmann + CO,
Tel. 0711/223826
ST. WENDEL,
Stadttell Winterbach, H. P. Bastian,
Tel. 06851/3254
TRAUNSTEIN,
Stefan Wallner, Tel. 0861/4247
TRIBERG,
Ernest Harle, Tel. 07722/8484

TRIER,
Carl Metzger KG, Tel. 0651/87063-64
UCHTE/Hannover,
W. Langhorst, Tel. 05763/242
ÜBACH-PALENBERG,
Heinz Hellingse, Tel. 02451/2622
ÜBERHERRN,
Auto-Hass, Tel. 06836/2200
UELZEN,
Friedr. Dittrich, Tel. 0581/4066
ULM,
E. Grupp, Tel. 0731/381435
Wolfgang Bieldle, Tel. 0731/31460
UMMENDORF,
Autohaus Häusler GmbH,
Tel. 07351/2091
UNNA,
Auto-Kleine, Tel. 02303/82020
VECHTA,
Karl Sudbeck, Tel. 04441/2686
VELBERT,
Autohaus Adam GmbH,
Tel. 02124/52128
VERDEN,
Verdener Autohaus
R. Meyke + F. Gronowski,
Tel. 04231/2696 + 7143
VIERNHEIM,
Autohaus Bernauer, Tel. 06204/4133
VIERSEN,
Anglo Auto-Vertrieb, M. Isfort,
Tel. 02162/52089
WACHTENDONK,
Dietmar Lemke, Tel. 02836/7277
WAHLSTEDT,
Auto-Engelke, Tel. 04784/8720
WALDKIRCH,
Günther Runge, Tel. 02291/4627
WALDBRUNN-OBERDIELBACH,
H. J. Ring, Tel. 06274/438
WALDSTETTEN,
Albert Bidell, Tel. 08223/983 + 415
WARBURG,
Otto Löhrke, Tel. 05641/3271
WARENDORF,
Manfred Haverkamp, Tel. 02581/7581
WASSERBURG,
Frid. von Arx, Tel. 02432/2401
WEIDEN/Oberpfalz,
Auto Friedrich KG, Tel 0961/44843
WEIDING b. Cham/Opf.,
Franz Luger, Tel. 09977/201
WEIL/Friedlingen,
L. Luhr, Tel. 07621/73717
WEILHEIM/Obb.,
Auto Seiger, Tel. 0881/3334
WEINHEIM,
Alfa-KG, Tel. 06201/68181
WEISSENBURG/Bayern,
Alfred Kellner, Tel. 09141/2636
WERTINGEN,
Werner Miller, Tel. 08272/223
WESEL,
Autohaus Walter Fischer KG,
Tel. 0281/23695
WESSELING,
Detlef Lonnemann, Tel. 02236/32207
WEVELINGHOVEN,
Auto Gilges, Tel. 02181/74229
WIESBADEN,
Heinz Heil, Tel. 06121/480222
Rudolf Horz, Tel. 06121/86751
WILLING-BAD AIBLING,
Josef Kopp, Tel. 08061/7606
WINDEN,
Richard Rech, Tel. 04171/3129
WOLFENBÜTTEL,
Günther Grimm, Tel. 05331/22284
WORMS,
E. K. Will OHG, Tel. 06241/23332
WÜRZBURG,
Schürer & Co KG.,
Tel. 0931/51058 + 51185
WÜRZBURG-ZELL,
Ernst Breitenberger,
Tel. 0931/697518 + 28781
WUPPERTAL,
Hans H. Voeberg, Tel. 0202/462226
Dieter Wasel, Tel. 0202/83672
Horst Wilke, Tel. 0202/665517
WURMLINGEN,
Hans Gruter, Tel. 07461/3332
WUSTWEILER,
Werner Schmitt, Tel. 06825/2817

wechslung

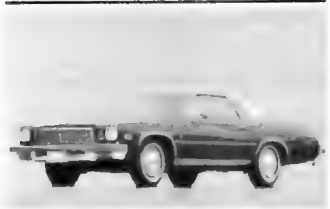
egro 1300
4 DIN-PS
DM 8.990.-
(unverbindl. Preisempfehlung)

Allegro 1500
68 DIN-PS
DM 9.690.-
(unverbindl. Preisempfehlung)

e kein anderes!

BRÜGGEMANN + CO GMBH · 4 Düsseldorf · Harffstr. 53 · Tel. 0211/78181

Buick Century Regal



Luxury Car

Die Autos der General Motors-Division Buick gehören jenseits des großen Teiches zur besseren Gesellschaft: Buick rangiert in der Hierarchie der GM-Marken direkt unter Cadillac.

Dem Century Regal ist dies deutlich anzumerken. Sein Innenraum ist mit qualitativ hochwertigen, in dezenten Farben gehaltenen Stoffen ausgeschlagen und macht einen luxuriösen Eindruck, die Ausstattung läßt keine Wünsche offen. Sie umfaßt von elektrischen Fensterhebern über eine Klimaanlage bis hin zum Stereoradio alles, was das Dahinrollen in einem großen Amerikaner so angenehm macht.

Zur gepflegten Fortbewegung trägt auch der extrem leise laufende, mit niedrigen Drehzahlen operierende V8-Motor bei, der zusammen mit der ruckfrei schaltenden Automatik eine nahezu perfekte Antriebseinheit bildet – wenn man von dem für europäische Verhältnisse exorbitant hohen Benzinverbrauch einmal absieht.

Daß die amerikanischen Autobauer in anderen Dimensionen denken, beweisen außerdem der trotz stattlicher Außenmaße ziemlich kleine Innenraum sowie das weich abgestimmte Fahrwerk, das beim schnellen Fahren auf unebener Bahn in stampfende Bewegungen verfällt und im Verein mit der extrem leichtgängigen Servo-Lenkung dem Fahrer einen passiven Fahrstil geradezu aufdrängt.

5724 ccm, 165 PS bei 3800 U/min, 36 mkg bei 2200 U/min, 0–100 km/h 12,5 s, 179,1 km/h, Verbrauch (N) 23,2 L/100 km, Preis DM 25 169,–, Testbericht Heft 17/1975.

Citroen CX 2200

Länge läuft

Unkonventionelle Lösungen sind bei Citroen die Regel. Auch der neue CX 2200 macht hier keine Ausnahme. Wie immer bei Citroen, stand der Komfort im Vordergrund der Überlegungen. Langer Radstand und das bewährte hydropneumatische Federungssystem sind auch beim CX die Basis für überdurchschnittlichen Federungskomfort. Der Innenraum mit seinen weich gepolsterten Sesseln und die reichhaltige Ausstattung unterstreichen den Salonwagencharakter dieses ungewöhnlichen Automobils.

Konventioneller sieht es mit der Technik unter der Fronthaube aus, wo der altbekannte Reihenvierzylinder ziemlich vernehmlich seiner Arbeit nachgeht. Einzige Neuerung: der Motor ist beim CX quer vor der Vorderachse eingebaut und sorgt somit für eine extreme Achslastverteilung (67,4 : 32,6). Diese wiederum ist für die ausgeprägte Untersteuerneigung des CX verantwortlich.

Da die Karosserie streng nach aerodynamischen Gesichtspunkten gestaltet wurde, verhelfen die 112 PS des 2,2 Liter-Motors dem CX zu einer beachtlichen Höchstgeschwindigkeit von knapp 190 km/h. Da auch die Beschleunigung des 1320 kg schweren Fünfsitzers nicht gerade phlegmatisch ist, vereinigt der Citroen CX 2200 die typischen Eigenschaften eines französischen Reisewagens in sich: weich, schnell und sparsam.

2175 ccm, 112 PS bei 5700 U/min, 17,0 mkg bei 3500 U/min, 0–100 km/h 11,9 s, 187,5 km/h, Verbrauch 13,2 L/100 km, Preis DM 19 590,–, Testbericht Heft 9/1975.

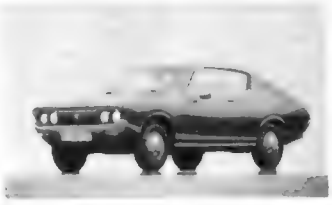
Citroen GS X 2

Dritter im Bund

Mit dem nunmehr ins sechste Produktionsjahr gehenden GS-Modell ist der französischen Firma Citroen ein guter Wurf gelungen, denn der GS erfreut sich nach wie vor großer Beliebtheit. Nachdem das Typen-Programm zu Beginn des Jahres um eine preisgünstigere Einliter-Version mit 54 PS, den GS X, erweitert worden war, bot Citroen nur wenig später mit dem GS X 2 auch eine leistungsstärkere Variante mit 1,2 Liter-Maschine und 63 PS an. Unverändert im Programm geblieben ist der GS Club, der von einem 58 PS-Motor (1214 ccm) angetrieben wird. Von dem schwächeren GS X unterscheidet sich das 2er-Modell äußerlich allein durch den Schriftzug und zwei Rückfahrscheinwerfer, im Innenraum sind die beiden Brüder nahezu identisch. Im Gegensatz zum älteren Club, der eigenwillig gestylte und schlecht ablesbare Instrumente besitzt, befinden sich im GS X 2 die übersichtlichen, vom GS X her bekannten Rundinstrumente. Der Schnellste im Bunde ist naturgemäß der GS X 2: Er übertrifft seine Brüder nicht nur in den Fahrleistungen, sondern bietet auch bei niedrigen Drehzahlen verglichen mit dem Club geringfügig und im Vergleich zum GS X wesentlich besseres Durchzugsvermögen. Mit einem Testverbrauch von 10,9 Liter/100 km war er von den drei GS-Modellen auch der sparsamste.

1214 ccm, 63 PS bei 5500 U/min, 9,25 mkg bei 3500 U/min, 0–100 km/h 15,5 s, 158,6 km/h, Verbrauch (S) 10,9 L/100 km, Preis DM 11 540,–, Testbericht Heft 22/1975.

Datsun 160 J SSS



Einfache Machart

Japans Automobilindustrie fertigt – bis auf wenige Ausnahmen – durchweg schlicht konstruierte Großserienautos. Zu diesen Konfektionsartikeln zählt auch der Datsun 160 J SSS, ein Mittelklasse-Coupé mit 1,6 Liter Hubraum und 83 PS. Seine stark von amerikanischen Stilelementen beeinflußte Karosserie gefällt durch ordentliche Verarbeitung, komplette Ausstattung und ausreichendes Platzangebot, ist aber wegen der breiten hinteren Dachpfosten und der hohen Gürtellinie sehr unübersichtlich.

Als Antriebsquelle dient dem Datsun ein mit zwei Vergasern bestückter Vierzylinder, der aber trotz moderner Konstruktionsmerkmale wie obenliegende Nokkenwelle und Querstromzylinderkopf wenig Begeisterung auszulösen vermag. Er fühlt sich im unteren Drehzahlbereich am wohlsten und dokumentiert beim Ausdrehen durch starke mechanische Geräusche, daß ihm derartige Kraftakte nicht leicht von der Hand gehen.

Die Fahrleistungen sind relativ bescheiden – besonders dann, wenn die Kraft wie beim Testwagen über eine gegen Aufpreis lieferbare, träge reagierende Dreigangautomatik auf die Hinterräder übertragen wird. Zufrieden kann man dagegen mit dem Fahrwerk sein: Der J SSS bietet brauchbaren Federungskomfort und ein problemlos untersteuerndes Fahrverhalten.

1595 ccm, 83 PS bei 5800 U/min, 13,8 mkg bei 4200 U/min, 0–100 km/h 16,8 s, 167,4 km/h, Verbrauch (S) 13,1 L/100 km, Preis DM 11 390,–, Testbericht Heft 2/1975.

Des ischt die neu' Handkreissäg' »Max« von Metabo: Zum leichtere' Schaffe' und leicht anzuschaffe'.

G'höret Se zu dene Mannsbilder, wo nebe'm G'schirrspüle au sonscht no was schaffe im Haushalt? Wenn ja, da hend mir was neu's für Sie: unsere Handkreissäge »Max«, um's in Schriftdeutsch z'sage.

Der »Max« von Metabo, für alle Heimwerk-Kreissägearbeiten gemacht, kann aber seine Abkunft von den Handwerker-Handkreissägen nicht verleugnen. Und das ist gut so für Sie. Denn schließlich sägen Sie das gleiche Holz und die gleiche Kunststoffplatte wie ein Handwerker. Und so perfekt wollen Sie auch sägen. Also brauchen Sie ***ein richtiges Werkzeug und kein Spielzeug!***

Folglich haben wir den »Max« – wie auch die anderen neuen Geräte aus der **Metabo Dynamic-Serie** – nicht technisch abgemagert, nur um Ihnen die billigste Handkreissäge der Welt anbieten zu können. Trotzdem ist ***der Preis ein Angebot: DM 154,–*** (unverbindliche Preisempfehlung). Stimmt also unsere Überschrift – man schafft viel und leicht mit »Max«, und leicht anzuschaffen ist er.

Sehn wir uns das Innenleben dieser neuen Handkreissäge näher an. Da ist das kräftige Herz, der ***550-Watt-Motor:*** vollkugelgelagert, 3000 U/min. (also optimal auf die Leistung abgestimmte Drehzahl und dadurch ***lange Lebensdauer***). Wirkungsgrad 58%. Also ein sehr guter »Futterverwerter.«

Eine 4 cm dicke Bohle bereitet »Max« folglich keine Herzbeschwerden. Die sägt er glatt und sauber, weil sich seine Schnitttiefe stufenlos von 0–40 mm einstellen läßt. Und ***für Schrägschnitte kann die Fußplatte stufenlos bis 45° geschwenkt werden.*** Und wenn Sie eine ***Tischkreissäge*** brauchen, können Sie »Max« mit wenigen Handgriffen mit der Fußplatte nach oben auf dem Werktisch aufbauen.

Getriebe und Sägenachse sind in einem Aluminiumkörper gelagert – das sichert ***einen exakten Schnitt.*** Das geringe Gewicht (nur 2,4 kg) läßt Sie ohne große Anstrengung arbeiten.

Wie alle Geräte aus der neuen Metabo Dynamic-Serie ist auch diese Handkreissäge nach DIN 66069 und nach VDE 0740 gebaut.

Und jetzt, zum Schluß noch ***ein Knüller:*** »Max« hat die ***Metabo Sicherheitskupplung.*** Die schützt Sie, den Motor und das Getriebe, wenn Sie mal unverhofft in einen versteckten Nagel sägen sollten.

Die Handkreissäge »Max« von Metabo gibt's beim Fachhändler, natürlich in Metabogrün.

Und gegen eine Postkarte gibt's einen ***Prospekt*** über das größte Heimwerkprogramm ***gratis.***

Metabowerke KG, 744 Nürtingen, Postfach 229

Die neue Metabo Dynamic-Serie.

Metabo

Datsun 260 Z 2+2

Fernost-Expreß

Hierzulande eine seltene Erscheinung und doch einer der populärsten Sportwagen der Welt — das ist der vom japanischen Nissan-Konzern seit 1969 gebaute und hauptsächlich in die USA exportierte Datsun Z, der im Gegensatz zu vielen anderen japanischen Autos auch im Vergleich mit europäischen Konkurrenten keine schlechte Figur abgibt.

Die Karosserie des 260 Z 2+2 verkörpert mit langer Motorhaube und kurzem Abrißheck die klassische Sportwagensilhouette und gibt sich mit hinteren Notsitzen, großer Heckklappe und variablem Gepäckraum betont familienfreundlich. Sie offeriert darüber hinaus eine ungewöhnlich reichhaltige Ausstattung, leichte Bedienbarkeit und befriedigende Verarbeitungsqualität.

Für befriedigendes Beschleunigungstemperament, gute Elastizität und eine Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h sorgt ein kultivierter, relativ sparsamer Reihensechszylinder von eher behäbigem Charakter, der über ein exakt zu schaltendes, mit extrem langen Gangbereichen aufwartendes Fünfganggetriebe die einzeln aufgehängten Hinterräder antreibt.

Das moderne Fahrwerk des 260 Z bietet ausgewogenen Federungskomfort und ein sicheres, weitgehend neutrales Fahrverhalten, mit dem sich mühelos hohe Kurvengeschwindigkeiten realisieren lassen.

2547 ccm, 126 PS bei 5000 U/min, 19,3 mkg bei 3500 U/min, 0—100 km/h 11,0 s, 204,5 km/h, Verbrauch (N) 14,6 L/100 km, Preis DM 24 950,—, Testbericht Heft 12/1975.

Fiat 131 mirafiori 1300/1600

Neue Mitte

Trotz seines vielversprechenden Beinamens — mirafiori heißt zu deutsch Wunderblume — erweist sich der Nachfolger des Fiat 124 als ein eher unauffälliges, durchschnittliches Automobil ohne technischen Avantgardismus. Das muß kein Nachteil sein, besonders dann nicht, wenn der geforderte Preis in einem günstigen Verhältnis zum Gebotenen steht. Das ist bei Fiats neuem Mittelklassemodell fraglos der Fall.

Die sachlich geformte Karosserie zeichnet sich durch Übersichtlichkeit und großzügige Platzverhältnisse aus, ist gut ausgestattet (vor allem in der Special-Version), sauber verarbeitet und besser gegen Rost geschützt als frühere Fiat-Modelle.

Von den beiden lieferbaren Leistungsvarianten ist die stärkere vorzuziehen: Während der 75 PS abgebende 1,6 Liter-Vierzylinder sehr temperamentvoll und zudem sparsam zu Werke geht, lassen sich mit dem 20 PS schwächeren 1,3 Liter-Triebwerk nur recht dürftige Fahrleistungen realisieren, ohne daß dabei Benzin gespart würde.

Das im Prinzip vom 124 übernommene Fahrwerk wurde neu abgestimmt — mit dem Ergebnis, daß der Federungskomfort jetzt spürbar besser ist. Verbesserungswürdig erscheint die nicht sonderlich leichtgängige, relativ indirekte und unexakte Lenkung.

1297 (1585) ccm, 55 (75) PS bei 5000 (5400) U/min, 9,8 (12,6) mkg bei 2500 (2800) U/min, 0—100 km/h 19,7 (13,5) s, 139,0 (157,9) km/h, Verbrauch N (S) 11,3 (11,3) L/100 km, Preis DM 10 440,— (10 890,—), Testbericht Heft 6/1975.

Ford Escort 1300 GL

Rheingold

Die hochgesteckten Erwartungen, die seine noch zu Beginn dieses Jahres nicht gerade auf Rosen gebetteten Väter in den neuen Escort gesetzt hatten, haben sich inzwischen voll erfüllt. Verlorenes Terrain wurde zurückerobert, die Position in der heißumkämpften unteren Mittelklasse gefestigt.

Möglich wurde dieser Erfolg vor allem durch die Verdoppelung der Garantie, durch eine verbraucherfreundliche Preisgestaltung und durch eine reichhaltige Serienausstattung. Außerdem profitierte der neue Escort von seinem günstigen Einführungstermin in einer von anderen automobilen Ereignissen weitgehend unbehelligten Zeit. Denn technisch hat das Brot- und Butterauto vom Rhein nicht allzuviel zu bieten: Unter der recht bieder wirkenden Stufenheck-Karosse verbirgt sich das alte Starrachs-Fahrwerk sowie der ebenfalls schon betagte, nicht gerade leistungsfreudige Stoßstangenmotor. Aber nicht zuletzt deshalb fährt der rheinische Bestseller seinen Schöpfern kräftige Gewinne ein, während er seinen Besitzern mit anspruchsloser Alltagstauglichkeit dient.

Weitere Pluspunkte hält er mit seinen bequemen Sitzen, der allgemeinen Bedienungsfreundlichkeit sowie dem großen Kofferraum bereit, dessen Nutzwert allerdings durch den ungünstig placierten Tank eingeschränkt wird.

1297 ccm, 54 PS bei 5500 U/min, 8,7 mkg bei 3000 U/min, 0—100 km/h 19,4 s, 138,5 km/h, Verbrauch (N) 11,8 L/100 km, Preis DM 10 360,—, Testbericht Heft 3/1975.

Ford Granada 2 Liter

Zweiter Anlauf

Der Consul/Granada-Baureihe war zunächst nicht der Erfolg beschieden, den sich die Kölner Ford-Manager von ihr erhofft hatten. Schuld daran war in erster Linie eine Reihe kleinerer konstruktiver und stilistischer Schwächen, die Anfang dieses Jahres geschickt beseitigt wurden. Gleichzeitig ging man dem herrschenden Typen-Wirrwarr zu Leibe und bereinigte das Motoren-Angebot. Die Kleinarbeit machte sich bezahlt: Im zweiten Anlauf schaffte der „germanisierte" Granada auf Anhieb günstigere Verkaufsziffern.

Der neue Granada wirkt fraglos funktioneller als sein Vorgänger. Äußerlich präsentiert er sich dank weitgehender Entchromung und dem Weglassen von Wappen und Ornamenten vorteilhafter, die Übersichtlichkeit wurde durch Anheben der Vordersitze und Absenken der Wagenfront deutlich verbessert, das Armaturenbrett erfuhr eine wohltuende Versachlichung.

Für ein besonders geringes Geräuschniveau sorgt der seine 90 PS äußerst kultiviert produzierende Zweiliter-Sechszylinder-V-Motor, der jedoch hinsichtlich Leistungsfreude und Durchzugskraft nicht überzeugen kann. Lob verdienen hingegen das vorbildlich leicht und exakt schaltbare Getriebe, die gegen Aufpreis lieferbare, modifizierte Servolenkung sowie das problemlose und ausgewogene Kurven- und Komfortverhalten.

1999 ccm, 90 PS bei 5000 U/min, 15,2 mkg bei 3000 U/min, 0—100 km/h 15,4 s, 157,2 km/h, Verbrauch (S) 15,4 L/100 km, Preis DM 12 525,—, Testbericht Heft 7/1975. ▷

Unser Vorschlag, wenn Sie sich nicht zwischen Sportwagen und Familienwagen entscheiden können.

Die meisten Leute hätten am liebsten zwei Autos.

Einen Sportwagen für die Fälle, wo sie nur wenig Leute und wenig Gepäck im Auto haben.

Einen Familienwagen für die Fälle, wo sie mehr Leute und mehr Gepäck im Auto haben.

Wenn es Ihnen auch so geht, machen wir Ihnen einen Vorschlag: Den Fiat 128 Berlinetta.

Für die Fahrleistungen und die Handlichkeit eines Sportwagens sorgen Fahrwerk, Triebwerk, Sitze und Cockpit. Hier zeigt sich die Verwandtschaft zum 128-Sportcoupé.

Für die Alltagstauglichkeit und die Problemlosigkeit eines Familienwagens sorgen die dritte Tür im Heck, die zur Ladefläche umklappbaren Rücklehnen und die vielen Details, die sich schon in Millionen anderer Fiat 128 bewährt haben.

Diese unterschiedlichen Eigenschaften machen Ihnen die Entscheidung leicht:

Kaufen Sie nur ein Auto.

Und fahren Sie zwei Autos. Einmal den Sportwagen, der im Fiat 128 Berlinetta steckt. Einmal den Familienwagen, der im Fiat 128 Berlinetta steckt.

FIAT

Jetzt 1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung, 2 Jahre Garantie auf alle lackierten Teile.

Der Fiat 128 Berlinetta.

128 Berlinetta 1100: 1116 ccm, 65 DIN-PS, 7,6 l nach DIN, DM 10.750,–
128 Berlinetta 1300: 1290 ccm, 73 DIN-PS, 7,9 l nach DIN, DM 11.300,–
Preise: unverbindliche Preisempfehlung.

Test-Urteile

ERLAU-Pkw-Schneeketten *Europa und Euromont:*

Erlau Steg-Ring-System

1970 **Stiftung Warentest:**
»Einzige Kette mit Test-Qualitätsurteil sehr gut« – *Erlau-Europa*

1970 **DM:**
»Spitzenreiter im Test:
Erlau-Europa – sehr empfehlenswert«

1973 **TCS-Touring-Club Schweiz:**
»Die besten Qualitätsergebnisse mit dem Urteil sehr gut erzielten *Erlau-Euromont . . .* «

1974 **Gute Fahrt:**
»Beste Kette im Test« – *Euromont*

1974 **TÜV Rheinland e. V.:**
»Die *Erlau-Europa* entspricht der ECE-Empfehlung, Stand: 1973.«

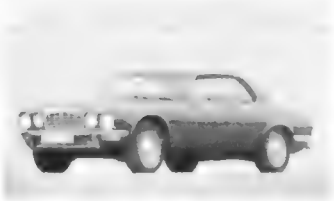
... und mit welcher Schneekette fahren Sie nach dem Spike-Verbot?

Der Kfz-Fachhandel berät Sie gerne!

D-7080 Aalen/Württ.
Postfach 1226

Erlau AG®

Jaguar XJ 4,2 Coupé



Feine Fuhre

Die Frage, ob das XJ-Coupé schöner ist als die XJ-Limousine, läßt sich kaum schlüssig beantworten. Gut aussehen tun sie auf alle Fälle beide, wobei ein – auch optischer – Vorzug des Coupés darin besteht, daß sich die Seitenscheiben rahmenlos versenken lassen, was den Vinyl-bezogenen Dachaufbau betont transparent macht. Ansonsten unterscheidet sich das Coupé noch durch absolute Zweitürigkeit von der Limousine – in der Technik gibt es keine Differenzen. Der Testwagen hatte den 4,2 Liter großen Sechszylindermotor eingebaut, der es auf 172 PS bringt und das mit Holzarmaturenbrett versehene Nobel-Auto 180 km/h schnell macht.

Daß man damit zufrieden sein kann und daß es der 5,3 Liter V12, der ebenfalls lieferbar ist, nicht unbedingt sein muß, zeigt sich schnell. Denn der Jaguar animiert trotz sicherer Fahreigenschaften und standfester Bremsen in keiner Weise zu betont forcierter Gangart. Vielmehr beginnt man, die anderen positiven Merkmale zu schätzen: den ausgezeichneten Federungskomfort, den exakten Geradeauslauf, die Geschmeidigkeit im Abrollen und den extrem leisen Motor. Ein sehr exclusives Auto mit wenig Nachteilen: die gefühllose Servolenkung zählt dazu und eine relativ plötzlich einsetzende Übersteuerneigung, die rasche Korrektur verlangt.

4235 ccm, 172 PS bei 4500 U/min, 39,2 mkg bei 3750 U/min, 0–100 km/h 12,0 s, 181,8 km/h, Verbrauch (S) 17,3 L/100 km/h, Preis DM 37 610,–, Testbericht Heft 21/1975.

Lamborghini Countach

Traum-Bolide

Mit einer Leistung von 375 PS, einer Katalog-Spitze von 300 km/h und einem Preis von 100 000 Mark ist der Countach bereits hinreichend als Sportwagen der Superlative gekennzeichnet. Seine Karosserieform stempelt ihn darüber hinaus auch optisch zu einem Paradebeispiel für Ausgefallenheit und Exclusivität. Das bizarr und aufregend wirkende Bertone-Styling verleiht dem Nachfolger des Miura ein Höchstmaß an Eigenwilligkeit, die durch die gedrungenen Proportionen ins Sprunghaft-dynamische gesteigert werden.

Bei nur 107 cm Höhe geht es im lederverkleideten Cockpit, das durch senkrecht nach oben schwenkbare Türen erreicht wird, sportwagenmäßig eng, aber funktionell zu. Und außerdem ungewöhnlich laut: Dafür sorgt mit Nachdruck das ebenso kraftstrotzende wie drehfreudige Hochleistungstriebwerk, das mit zwölf Zylindern, vier Nockenwellen und sechs Doppelvergasern selbst für Traumwagenbegriffe üppig bestückt ist und das den Boliden in atemberaubenden 18,7 Sekunden von 0 auf 200 km/h katapultiert und ihm eine Spitze von fast 290 km/h verleiht.

Daß soviel Kraft auch sicher auf die Straße gebracht wird, ist das Verdienst rennwagenähnlicher Fahrwerkstechnik, die sogar noch ein durchaus akzeptables Maß an Federungskomfort bereithält.

3929 ccm, 375 PS bei 8000 U/min, 36,8 mkg bei 5500 U/min, 0–100 km/h 5,4 s, 288 km/h, Verbrauch (S) 26,6 L/100 km, Preis DM 99 800,–, Testbericht Heft 15/1975.

ncia Beta Coupé

ella Beta

Gegensatz zur stilistisch cht sonderlich geglückten mousine wirkt die Coupé-rsion des Lancia Beta gut gezogen. Ihr Blechkleid jedoch nicht nur anspre-end geformt, sondern bie-auch funktionelle Vorzü-wie kompakte Abmessun-n und geschickte Raum-snutzung. Weniger über-ugend erscheint das Wa-ninnere, das zwar unge-öhnlich reichhaltig ausge-attet ist, in dem jedoch üsch und Plastik vorherr-hen und bei einigen De-ls eine praxisgerechte Ge-altung vermißt wird.

freulich munter zeigt sich r von Lancia überarbeite-ursprünglich für den Fiat 5 entwickelte Zweinocken-llen-Motor im Beta Coupé. sorgt für eindrucksvolle hrleistungen und zeichnet ch außerdem durch makel-se Übergänge beim Gas-ben, gute Elastizität und scheidenen Verbrauch s.

ne härtere Abstimmung n Federung und Dämpfung wie 20 cm weniger Rad-and bescheren dem Coupé nen im Vergleich zur Li-ousine deutlich schlechte-n Fahrkomfort – ohne daß r gebotenen Härte über-ugende Fahreigenschaften genüberständen: Zwar er-cht das Beta Coupé hohe Kurvengeschwindigkeiten, ch bricht es im Grenzbe-ich unvermittelt mit dem eck aus – besonders dann, enn in der Kurve Gas weg-nommen oder gar ge-emst werden muß.

56 ccm, 120 PS bei 6200 U/min, 3 mkg bei 4500 U/min, 0–100 /h 9,7 s, 184,6 km/h, Verbrauch 12,1 L/100 km, Preis DM 950,–, Testbericht Heft 3/1975.

Lancia Stratos

Stratos-Sphäre

Rund 3,70 m in der Länge und 1,10 m in der Höhe mißt das 2sitzige Mittelmotor-Coupé, mit dem Lancia zur Zeit auf internationalen Rallyepisten dominiert. Tatsächlich war der Lancia Stratos von Anfang an auf Siege programmiert, wie auch die konsequente Technik dieses für normalen Straßenbetrieb gezähmten Wettbewerbswagens enthüllt.

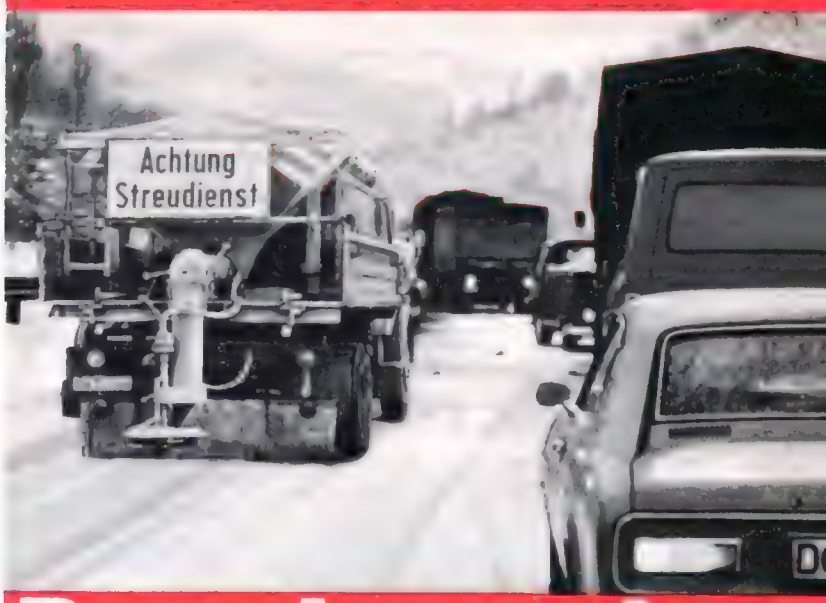
Quer eingebauter Mittelmotor, Gitterrohrrahmen und die reichliche Verwendung von Leichtmetall und Kunststoff lassen keine Zweifel daran aufkommen, welches der eigentliche Einsatzzweck des Stratos ist. Auch die Radaufhängung mit doppelten Querlenkern vorn und hinten, einstellbaren Stabilisatoren und großdimensionierten innenbelüfteten Bremsscheiben erinnert mehr an einen reinrassigen Rennsportwagen als an ein Alltagsgefährt.

Für hervorragende Beschleunigung und eine Höchstgeschwindigkeit von knapp 240 km/h sorgt der 2,4 Liter Sechszylinder-V-Motor, dessen 190 PS mit dem relativ leichtgewichtigen Auto wenig Mühe haben.

Außer den schieren Fahrleistungen sind die außergewöhnliche Handlichkeit und die akzeptablen Federungseigenschaften der Grund dafür, daß der Stratos zu den wenigen reinrassigen Wettbewerbswagen gehört, die sich auch im normalen Straßenverkehr mit großem Vergnügen fahren lassen.

2418 ccm, 190 PS bei 7000 U/min, 23 mkg bei 4000 U/min, 0–100 km/h 6,6 s, 236,8 km/h, Verbrauch (S) 14,8 L/100 km, Preis ca. DM 45 000,–, Testbericht Heft 19/1975. ▷

Jetzt ist Rostsaison



Doppelrostschutz selbermachen

1. Terotex-Unterbodenschutz
- Zum Pinseln – für Kotflügel und glatte Flächen
- Als Spray – für schwer zugängliche Stellen

2. Terotex-Hohlraumversiegelung
- Als Spray – für sicheren Rostschutz in allen Hohlräumen (wie Schweller, Türen, Holme usw.)

Teroson

Terotex für den Selbermacher: denn Rostschutz am Auto ist einfacher als Sie glauben.

Teroson GmbH, 69 Heidelberg
Postfach 105 520

AMS 85

Mercedes-Benz 240 D 3.0

Edel-Diesel

Nirgends wird der Dieselantrieb für Personenwagen so gehegt und gepflegt wie bei Daimler-Benz – mit dem Ergebnis, daß er für das Modellprogramm längst zu einer Säule von allergrößter Tragfähigkeit geworden ist. Weiter ausgebaut wurde dieser durch Abgasgesetzgebung und Erdölverknappung künftig noch wichtiger erscheinende Vorsprung durch das Spitzenmodell 240 D 3.0.

Die Besonderheit dieses mit 80 PS stärksten, aber auch teuersten Diesel-Personenwagens der Welt ist die ungewöhnliche Zylinderzahl fünf. Aufbauend auf den bewährten Konstruktionsmerkmalen des 2,4 Liter-Motors konnte durch Hinzufügen einer fünften Zylindereinheit nicht nur der erwünschte Leistungsgewinn erzielt werden, sondern durch die Verwendung identischer Bauteile wurden auch langwierige und kostspielige Investitionen gespart. In der Praxis überzeugt der Fünfzylinder nicht nur durch ansprechende Fahrleistungen und günstige Verbrauchswerte – er übertrifft seine Vierzylinder-Konkurrenz vor allem auch hinsichtlich Laufruhe und Kultiviertheit.

Der positive Eindruck soliden Komforts, den der 240 D 3.0 in hohem Maße vermittelt, wird wirkungsvoll unterstrichen durch die erstklassigen Fahr- und Federungseigenschaften sowie durch eine beispielhafte Verarbeitungsqualität.

3005 ccm, 80 PS bei 4000 U/min, 17,5 mkg bei 2400 U/min, 0–100 km/h 17,7 s, 150 km/h, Verbrauch (D) 12,4 L/100 km, Preis DM 19 913,–, Testbericht Heft 2/1975.

Mercedes-Benz 450 SEL 6.9

Spitzenleistung

Bewährtes mit Neuem möglichst perfekt zu vereinen war das Ziel bei der Entwicklung des neuen Mercedes-Luxusliners, des Sechskommaneun. Während die gediegene, mit hochwertiger Innenausstattung und großen passiven Sicherheitsreserven ausgestattete Qualitätskarosserie des 450 SEL praktisch unverändert übernommen werden konnte, wurde der aus dem früheren 6,3 Liter stammende Achtzylinder in vielen Details überarbeitet und die Stahlfederung, wie sie in den übrigen S-Modellen verwendet wird, durch eine völlig neue Hydropneumatik ersetzt.

Nur so war es angesichts der Motorleistung von 286 PS möglich, die angestrebten hohen Komfortansprüche bei gleichzeitig sicheren Fahreigenschaften zu realisieren. Das Ergebnis dieser Bemühungen ist infolge der weicheren, mit stets gleich langen Wegen operierenden Federung als erstklassig zu bezeichnen. Dabei vermag die Limousine dank des kraftvollen Motors in Geschwindigkeitsbereiche vorzustoßen, die sonst nur Sportwagen vorbehalten sind.

Durch das perfekte Zusammenspiel des großvolumigen V8 mit der Dreigang-Automatik wird der Antriebskomfort selbst allerhöchsten Ansprüchen gerecht. Viel Knieraum im Fond, vielfältige Servoeinrichtungen und eine Klimaanlage runden das überaus positive 6.9-Bild ab.

6834 ccm, 286 PS bei 4250 U/min, 56 mkg bei 3000 U/min, 0–100 km/h 8,2 s, 234,1 km/h, Verbrauch (S) 23,2 L/100 km, Preis DM 69 930,–, Testbericht Heft 21/1975.

N 2218 automatic - ein Grund mehr, daß man an Philips Cassetten-Recordern nicht vorbeikommt.

Sie interessieren sich für einen Cassetten-Recorder? Dann sollten Sie wissen, welche Gründe eindeutig für Philips sprechen:

- Die längste Erfahrung im Bau von Cassetten-Recordern – das „Know-how" des Erfinders!
- Der aktuellste Stand in der technischen Ausstattung!
- Die sprichwörtliche Zuverlässigkeit – millionenfach bewiesen!

Der neue N 2218 ist dabei nur ein Beispiel für die ausgefeilte Technik des großen Philips Recorder-Programms – fragen Sie Ihren Fachhändler.

• Automatische Aussteuerung • eingebautes Netzteil • eingebautes Electret-Mikrofon • elektronisch geregelter Motor • Anschlußmöglichkeit für Überblendadapter • Lieferung einschließlich Netz- und Überspielkabel, Compact-Cassette.

Für perfekte Aufnahmen empfehlen wir die neuen Philips Compact-Cassetten mit der Sicherheitstechnik „Federfolie": Kein Festlaufen des Tonbandes.

Darum Philips Cassetten-Recorder – denn nichts ist wichtiger als die Technik.

Auf Postkarte kleben und einsenden an Philips GmbH, 2 Hamburg 1, Postfach 101420 – Magnetband – Dann erhalten Sie kostenlos den großen Philips Katalog „Alle Klänge dieser Welt": AT 25/75

Morgan Plus 8

Hart im Nehmen

Wenn ein Preis zu vergeben wäre für das unkomfortabelste Auto des Kontinents, dann hätte auto motor und sport einen sicheren Anwärter: den englischen Morgan Plus 8. Auf schlechten Straßen zeigt der langschnäuzige Roadster, für den Liebhaber eine rund zweijährige Lieferzeit in Kauf nehmen, daß es auch heute noch Autos gibt, bei denen offensichtlich keine Federung vorgesehen wurde.

Das ändert jedoch nichts daran, daß der Morgan zu den reizvollsten Autos dieses Erdballs zu zählen ist. Der Motor, der sich unter der überlangen Motorhaube verbirgt, hat hohen Anteil an dieser Reizwirkung. Seine acht Zylinder stehen in V-Form, und die 160 PS, die sich bei dreieinhalb Liter Hubraum ergeben, tun sich leicht mit dem 900 Kilo-Auto, dessen Karosserierahmen aus belgischem Eschenholz besteht. Ein übriges besorgt das Drehmoment – stämmige 29 Meterkilogramm bei bescheidenen 2500 U/min. Mit so viel Dampf bei so wenig Gewicht kann man sich das Zurückschalten beim Überholen getrost sparen; der Morgan kommt in 11 Sekunden im vierten Gang von 40 auf 100 km/h, und damit hat er auch noch den Elastizitätspreis gewonnen.

Neu an ihm sind eine richtige Warmwasser-Heizung und ein Rover-Getriebe. Ein bißchen Fortschritt, der den täglichen Umgang mit ihm etwas erleichtert.

3532 ccm, 160 PS bei 5200 U/min, 29,0 mkg bei 2600 U/min, 0–100 km/h 7,3 s, 197,8 km/h, Verbrauch (S) 14,7 L/100 km, Preis DM 23 880,–, Testbericht Heft 1/1975.

Opel Kadett City

Nachzügler

Animiert durch die Verkaufserfolge moderner Schrägheck-Autos mit ladefreundlicher Heckklappe entschloß sich das Haus Opel, den Kadett-Versionen Limousine, Coupé und Kombi eine vierte Variante mit Schrägheck zur Seite zu stellen. Daß der in der Werbung als ideales Einkaufsauto propagierte City formal ausgezeichnet geglückt ist, steht außer Zweifel. Das ändert aber nichts daran, daß er wegen der Standard-Bauweise und der viel Raum beanspruchenden Hinterachse ungünstige Voraussetzungen für ein Raumwunder mitbringt. Daß er eigentlich nie als Heckklappen-Auto geplant war, sondern unter Zeitdruck rasch in eine Modeerscheinung umfunktioniert wurde, verdeutlichen zahlreiche konstruktive Details im modifizierten Heckbereich. Der Tank beispielsweise wurde aus einer geschützten Zone unmittelbar in die Knautschzone hinter die Stoßstange verlegt, in dem Reserverad-Fach unterhalb der Ladefläche sind wertvolle Kubikzentimeter Raum nutzlos verschenkt. Im Normalzustand faßt der Kofferraum nur halb soviel wie das Gepäckabteil der Limousine, eine Sprudelkiste kann im City nur bei umgeklappten Rücksitzen transportiert werden. In den Fahrleistungen sind die mit den drei kleineren Kadett-Motoren lieferbaren City-Modelle den Limousinen ebenbürtig.

1196 ccm, 52 PS bei 5600 U/min, 6,7 mkg bei 3800 U/min, 0–100 km/h 19,6 s, 136,9 km/h, Verbrauch (N) 9,4 L/100 km, Preis DM 8795,–, Testbericht Heft 17/1975.

▷

Opel Manta GT/E

Nach Art des Hauses

Der Manta GT/E, äußerlich an mattschwarzer Motorhaube und einem Spoiler unter der vorderen Stoßstange zu erkennen, ist mit einem Preis von fast 14 000 Mark das teuerste Modell der neuen Manta-Baureihe. Zugleich ist er auch das stärkste, denn er verfügt über einen 1,9 Liter-Einspritzmotor, der 105 PS leistet und für sportliche Fahrleistungen sorgt. Was die Laufcharakteristik angeht, ist dieser Einspritzer den Vergasermotoren von Opel überlegen. Er spricht besser auf Gaspedalbewegungen an, und die Übergänge beim Gasgeben sind einwandfrei, doch darf nicht übersehen werden, daß es Motoren – beispielsweise von BMW – gibt, die das alles noch besser können.

Dafür liegt das Fahrverhalten des Manta, dessen Karosserie nach amerikanischen Vorbildern geformt wurde, auf einem erfreulich hohen Niveau. Der GT/E besitzt straffere Federn und Dämpfer als die schwächeren Manta-Modelle.

So gerüstet erreicht er beachtliche Kurvengeschwindigkeiten, wobei er sich fast völlig neutral verhält und mit der exakten, bei schneller Kurvenfahrt allerdings hohe Haltekräfte erfordernden Lenkung gut unter Kontrolle zu halten ist. Unter der straffen Abstimmung leidet natürlich der Federungskomfort: Die Manta-Insassen werden über den jeweiligen Straßenzustand gründlich informiert.

1897 ccm, 105 PS bei 5400 U/min, 15,5 mkg bei 4200 U/min, 0–100 km/h 10,4 s, 186,9 km/h, Verbrauch (S) 12,4 L/100 km, Preis DM 13 900,– Testbericht Heft 23/1975.

Opel Ascona 1.6 S

Saubermann

Von Grund auf neu konstruierte Autos können sich wegen des gewaltigen finanziellen Aufwandes auch große Hersteller nur selten leisten. Kein Wunder, daß sich der neue Ascona hauptsächlich durch seine Karosserie vom Vorgängermodell unterscheidet, während Motor und Fahrwerk zwar verbessert wurden, im Prinzip aber unverändert blieben. Die neue, stilistisch recht ansprechende Ascona-Karosse ist länger und breiter als bisher, wodurch die Platzverhältnisse im Innenraum erheblich gewonnen haben. Der Knieraum im Fond reicht nun auch bei voll zurückgeschobenen Vordersitzen aus. Viel Routine verrät die Gestaltung des Interieurs: Bedienungsorgane, Instrumente, Sitzposition und Verarbeitung lassen kaum Wünsche offen.

Das tut dafür der Motor: Er wurde zwar überarbeitet, erweist sich aber nach wie vor als zäher Geselle, der das Niedertreten des Gaspedals nur unwillig und zögernd in höhere Drehzahlen umsetzt. Dennoch sind die effektiven Fahrleistungen der Hubraumklasse angemessen – außerdem verdient sich das behäbige Vierzylinder-Triebwerk durch seinen leisen Lauf Pluspunkte.

Ebensowenig wie der Motor hat das Fahrwerk seinen Charakter geändert. Der Fahrkomfort ist wie bisher dürftig, wofür freilich das beispielhaft sichere Fahrverhalten entschädigt.

1584 ccm, 75 PS bei 5000 U/min, 11,7 mkg bei 3800 U/min, 0–100 km/h 13,3 s, 160,7 km/h, Verbrauch (S) 11,8 L/100 km, Preis DM 11 865,–, Testbericht Heft 22/1975.

Opel Rekord 2000

Mehr Bohrung

Eine größere Zylinderbohrung, nämlich 95 Millimeter statt 93, unterscheidet technisch den neuen Rekord 2000 vom Modell 1900 S. In der maximalen Leistung machte der aufgewertete Neue einen Sprung nach oben: 100 PS weist die Leistungskurve für diesen stärksten Rekord aus, und auch im Drehmoment ist eine Verbesserung gegenüber dem Neunzehnhunderter zu registrieren. Während es der 1,8 Liter auf 14,9 mkg bringt, schafft der Zweiliter 15,8 mkg.

Bei den Messungen zeigte sich jedoch, daß der Zweiliter-Rekord unelastischer ist als der 1,9 Liter, womit sich auch ein subjektiver Eindruck bestätigt fand. Tatsächlich nämlich ist das vergrößerte Rekord-Triebwerk nicht besonders durchzugsstark, hängt schlecht am Gas und muß durch häufige Gangwechsel bei Laune gehalten werden. Wer fleißig schaltet und die oberen Drehzahlregionen nicht scheut, kann dann mit guten Fahrleistungen und einer diesbezüglich klaren Verbesserung gegenüber dem darunter rangierenden Modell rechnen. Immerhin erreichte der Rekord 2000 bei den Höchstgeschwindigkeitsmessungen nahezu 170 km/h und beschleunigte in 12 Sekunden vom Stand auf 100 km/h.

Bleibt noch zu sagen, daß sich Opel den Mehrhubraum mit bescheidenen 125 DM Aufpreis bezahlen läßt.

1979 ccm, 100 PS bei 5200 U/min, 15,8 mkg bei 3800 U/min, 0–100 km/h 12,0 s, 167,4 km/h, Verbrauch (S) 12,5 L/100 km, Preis DM 13 400,–, Testbericht Heft 24/1975.

Peugeot 604

Sanft und seidig

Um guten Fahrkomfort – darum ging es den Technikern von Peugeot ganz besonders, als sie begannen, ein neues Modell der gehobenen Mittelklasse auf die Räder zu stellen. Eine aufwendige Hinterachskonstruktion mit Schraubenfedern und Längslenkern, ein langer Radstand von 2,80 Metern, viel dämpfendes Gummimaterial zwischen Karosserie und Fahrwerk und eine Federbein-Konstruktion an den Vorderrädern sorgten denn auch beim 604 für ein Optimum in dieser Wagenklasse. Geschmeidigkeit und ganz ausgezeichnetes Schluckvermögen auf kleinen und großen Unebenheiten lassen den französischen Sechszylinder zu einem Reisewagen mit besten Langstreckenqualitäten werden.

Eine reichhaltige Serienausstattung, unter anderem mit elektrischen Fensterhebern, und viel Platz im Interieur beweisen dazu, daß Peugeot am Wohl der Passagiere gelegen war. Weniger wohl wird diesen freilich, wenn es um die Verarbeitungsgüte und die Karosseriequalität geht. Hier zeigte sich der Testwagen den Maßstäben der Oberklasse keineswegs gewachsen, und angekreidet werden mußte ihm auch, daß seine Bedienung teilweise unpraktisch ist. Der leise laufende 2,7 Liter-Sechszylinder sorgte für gute Fahrleistungen, und das Fahrwerk hatte keine Mühe mit den 136 PS: Der 604 untersteuert mäßig und läuft gut geradeaus.

2664 ccm, 136 PS bei 5750 U/min, 21,1 mkg bei 3500 U/min, 0–100 km/h 10,7 s, 184,6 km/h, Verbrauch (S) 15,6 L/100 km, Preis DM 22 300,–, Testbericht Heft 22/1975.

Europas erster Scheibenwischer mit flachem Profil - TRICO Serie 8

Wischblätter und -arme der Trico Serie 8 werden seit zwei Jahren für die Erstausrüstung deutscher Fahrzeuge geliefert. Führend in der Entwicklung von Wischanlagen vertreten die Trico-Ingenieure die Meinung, dass Scheibenwischer nur dann optimal wirksam sind, wenn die Blätter und Arme ein flaches Profil aufweisen und möglichst flach auf der Scheibe aufliegen. Bei der Trico Serie 8 wird dies in zweierlei Hinsicht erreicht – durch die spezielle Gestaltung der Bauelemente und die seitliche Anbringung des Blattes am Arm.

Die Scheibenwischer der Trico Serie 8 sind elegant gestaltet und in jeder Beziehung hochwertig.

Konstrukteur und Hersteller von Scheibenwischern für die Kraftwagenindustrie der ganzen Welt.

Porsche turbo

Kraftwerk

Die satte Leistung von 260 PS aus nur 3 Litern Hubraum machen den Turbo zu dem schnellsten und stärksten Porsche, der je in Zuffenhausen vom Fließband lief. Daß der ursprünglich nur für 2 Liter Hubraum und bestenfalls 180 PS konzipierte Motor eine solche Steigerung seiner Potenz zuließ, ist einem Aggregat zu danken, dessen Bezeichnung „Abgasturbolader" seine Funktion bereits umschreibt.

Tatsächlich ermöglicht der von heißen Abgasen getriebene Lader eine verlustlose Vorverdichtung der Verbrennungsluft, so daß wesentlich höhere spezifische Leistungen als beim Saugmotor realisiert werden können. Weiterer Vorteil: die Leistung wird nicht aus hohen Drehzahlen gequetscht, sondern über bessere Füllung und damit durch Drehmoment erzielt.

So ist denn der Porsche turbo nicht nur beeindruckend stark, sondern auch äußerst kultiviert. Auch sein Geräuschpegel liegt erstaunlich niedrig, so daß das Fahren im oberen Geschwindigkeitsbereich nie zur Belästigung wird.

Da auch das Fahrwerk unter anderem durch aerodynamische Hilfen wie Spoiler und Heckflügel der hohen Leistung angepaßt wurde, bietet der Turbo in hohem Maße das, was Porsche schon immer verspricht: Fahren in seiner schönsten Form.

2992 ccm, 260 PS bei 5500 U/min, 35,0 mkg bei 4000 U/min, 0–100 km/h 5,2 s, 250,0 km/h, Verbrauch (S) 20,9 L/100 km, Preis DM 66 450,–, Testbericht Heft 11/1975.

Porsche 911/Carrera

Sportprogramm

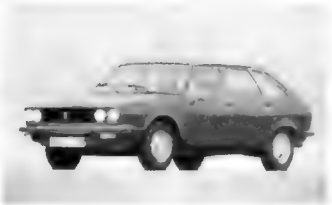
Für das Modelljahr 1976 wurde das Typenprogramm bei Porsche gestrafft. Neben dem Turbo werden nur noch der 911 und der Carrera produziert. Der Motor des 911 leistet nun bei gleichgebliebenem Hubraum (2,7 Liter) 165 PS, der auf 3 Liter aufgebohrte Carrera-Motor 200 PS. Wie die Fahrleistungen beweisen, sind damit beide Porsche-Modelle so gut motorisiert, daß sie den Vergleich mit der Konkurrenz nicht scheuen müssen. Die Benzineinspritzung (K-Jetronic) sorgt zudem für wirtschaftlichen Betrieb.

Von den Motoren abgesehen, wurde vor allem die Ausstattung und die Qualität beim Jahrgang 76 verbessert. Alle Karosserien sind feuerverzinkt, der Außenspiegel ist von innen elektrisch verstellbar. Die Ausstattung des Carrera wurde noch um elektrische Fensterheber, Scheinwerferwaschanlagen und eine thermostatische Heizungsregulierung ergänzt.

Neben den guten Fahrleistungen überzeugen der 911 und der Carrera durch ihr relativ komfortables Fahrwerk. Im Fahrverhalten sind die Nachteile der Heckmotorbauweise durch konstruktive Maßnahmen so stark gemildert, daß sie nur noch bei extremer Kurvenfahrt spürbar werden. So sind auch die Porsche des Jahrgangs 76 das geblieben, was sie immer schon waren: waschechte Sportwagen.

2687 (2993) ccm, 165 (200) PS, 24 (26) mkg, 0–100 km/h 7,3 (6,1) s, 222 (235) km/h, Verbrauch (N) 14,9 (16,9) L/100 km, Preis DM 34 350,– (44 950,–), Testbericht Heft 22/1975.

Renault 30 TS



Erster Großer

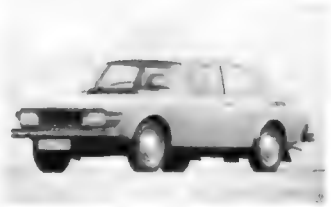
Nachdem Renault bislang ausschließlich mit Klein- und Mittelklassewagen Geld verdient hatte, wagte das auf Fronttriebler spezialisierte Unternehmen mit seiner jüngsten Neuschöpfung – dem R 30 TS – den Sprung nach oben in die Sechszylinder-Klasse. Daß der Neuling ganz nach der Art des Hauses geriet, nämlich außer dem Frontantrieb auch eine Renault-typische Karosserie mit Schrägheck, Heckklappe und variablem Kofferraum bekam, sichert ihm in seiner Klasse eine Sonderstellung.

Die Stärken des wenig repräsentativen Franzosen liegen hauptsächlich in dem günstigen Preis und der sehr reichhaltigen Serienausstattung. In der Verarbeitungsqualität konnte der R 30-Testwagen mit der etablierten, hauptsächlich aus der Bundesrepublik stammenden Konkurrenz noch nicht Schritt halten.

Während die Fahrleistungen des Fronttrieblers durchaus dem Klassen-Standard entsprachen, vermochte das mit Vergasern bestückte, in Gemeinschaftsarbeit mit Peugeot und Volvo entwickelte V6-Triebwerk in der Laufkultur noch nicht, gehobenen Ansprüchen gerecht zu werden. Einen guten Eindruck hinterließ das ziemlich aufwendig konstruierte Fahrwerk, das einen sehr günstigen Kompromiß zwischen gutem Fahrkomfort und sicheren, unproblematischen Fahreigenschaften bietet.

2664 ccm, 131 PS bei 5500 U/min, 20,5 mkg bei 2500 U/min, 0–100 km/h 10,5 s, 188,5 km/h, Verbrauch (S) 15,7 L/100 km, Preis DM 19 800,–, Testbericht Heft 23/1975.

Saab 99 L Combi-Coupé



Außenseiter

Daß die schwedische Firma Saab hierzulande nur wenige Autos verkauft, liegt sicher nicht nur an den hohen Preisen, sondern auch am ziemlich eigenwilligen Aussehen der nordischen Produkte. Ganz besonders gilt letzteres für das sogenannte Combi-Coupé, das dafür allerdings etliche praktische Vorzüge aufzuweisen hat: Etwa die riesige Heckklappe die den Zugang zu einem voluminösen, glattflächigen Gepäckabteil freigibt, dessen Fassungsvermögen durch Umklappen der Rücksitzlehne noch erweitert werden kann. Dazu kommen die reichhaltige Ausstattung und nicht zuletzt die ausgeprägte passive Sicherheit der solide verarbeiteten Schweden-Schale. Ansonsten offeriert der für ein Auto dieser Hubraumklasse sehr teure Saab Durchschnittliches: Sein modern konstruierter Zweiliter-Vierzylinder (obenliegende Nockenwelle, Querstromzylinderkopf) leistet 100 PS und verleiht dem Saab nur mäßiges Temperament, ohne andererseits durch sonderlich kultivierte Laufeigenschaften angenehm aufzufallen. Was die Fahreigenschaften angeht, kann der schwedische Fronttriebler nicht verleugnen, daß er ein inzwischen schon recht betagtes Auto ist: Er untersteuert stark, will mit kräftigem Lenkeinschlag in die Kurven gezwungen werden und überträgt Antriebseinflüsse recht ungeniert in die Lenkung.

1985 ccm, 100 PS bei 5200 U/min, 16 mkg bei 3500 U/min, 0–100 km/h 14,2 s, 167,4 km/h, Verbrauch (S) 13,3 L/100 km, Preis DM 18 382,–, Testbericht Heft 1/1975. ▷

Faszinierendes Leben.

Ein großer Scotch gehört dazu.

Ballantine's
Superb Scotch Whisky

The more you know about Scotch, the more you like Ballantine's

© - Georg Ballantine & Son Limited – 1975

Bols-Import. Neuss

Seat 133

Billige Lösung

Der Seat 133 ist das erste Auto, das die spanische Fiat-Tochter in eigener Regie entwickelt hat — alle übrigen Seat-Typen sind in Lizenz gefertigte Fiat-Modelle. Auch bei der Konstruktion des 133 wurde auf Fiat-Bestandteile zurückgegriffen: Der im Heck eingebaute Vierzylinder-Motor stammt ebenso wie das simpel konzipierte Fahrwerk vom alten Fiat 850, die vollkommen neu entworfene Karosserie stellt eine stilistisch wenig geglückte Mischung aus Fiat 126 und 127 dar.

Auch sonst läßt sich kaum Positives berichten. Das Platzangebot im Innenraum ist ziemlich begrenzt; zudem deutet die auf das Notwendigste beschränkte Ausstattung an, daß es vor allem darum ging, ein möglichst billiges Auto zu bauen.

Außergewöhnlich preisgünstig fährt man mit dem 133 indessen nicht, denn sein altmodischer Stoßstangenmotor ist beileibe kein Kostverächter — angesichts der äußerst dürftigen Fahrleistungen erscheint der Benzinverbrauch unangemessen hoch. Dazu kommt, daß der Motor eine beträchtliche Lautstärke entwickelt und unzumutbar schlechte Kaltlaufeigenschaften besitzt.

Trotz seines niedrigen Preises kann man den Seat also niemandem empfehlen — zumal der unzureichende Federungskomfort und das labile Fahrverhalten den negativen Gesamteindruck noch verstärken.

843 ccm, 34 PS bei 4800 U/min, 5,5 mkg bei 3200 U/min, 0—100 km/h 38,0 s, 115,8 km/h, Verbrauch (N) 9,5 L/100 km, Preis DM 6390,—, Testbericht Heft 20/1975.

Toyota 1000

Sonderangebot

Als die durch die Ölkrise ausgelöste Sparwelle schon wieder etwas abflaute, ergänzte die japanische Firma Toyota ihr Kleinwagen-Angebot auf dem deutschen Markt um den Typ 1000. Im Gegensatz zu den modernen Kleinen, die sich durch Frontantrieb und Kompaktheit auszeichnen, weist der mit einer Fastback-Karosserie versehene Japaner Frontmotor und Hinterradantrieb auf. Im schmalen Innenraum steht relativ wenig Platz zur Verfügung, zudem wird der Transportwert des Toyota noch durch seine geringe Zuladung beeinträchtigt. In puncto Ausstattung ist der unscheinbare Zwerg seiner Konkurrenz allerdings klar überlegen: Getönte Scheiben, heizbare Heckscheibe, Radio und elektrischer Scheibenwascher sind die besonders erwähnenswerten, weil in dieser Klasse nicht selbstverständlichen Extras. In den übrigen Punkten bietet der Toyota 1000 nichts Überdurchschnittliches. Der laute, wenig kultivierte 45 PS-Motor sorgt für befriedigende Fahrleistungen, sofern fleißig geschaltet wird. Ungünstiger schneidet das konstruktiv einfache, schlecht abgestimmte Fahrwerk ab, das sowohl in puncto Fahrkomfort als auch in der Fahrsicherheit nur unbefriedigende Resultate bietet. Dazu gehören vor allem die starke Übersteuerneigung und die ausgeprägte Seitenwindempfindlichkeit.

993 ccm, 45 PS bei 5600 U/min, 6,7 mkg bei 3800 U/min, 0—100 km/h 19,3 s, 140,1 km/h, Verbrauch (N) 9,1 L/100 km, Preis DM 7650,—, Testbericht Heft 11/1975.

Toyota Corolla

Hausmannskost

Wer sich für relativ wenig Geld in der unteren Mittelklasse ansiedeln möchte, kommt nicht umhin, den Toyota Corolla in die engere Wahl miteinzubeziehen. Denn der konventionell gebaute Zwölfhunderter ist — gemessen am Preisniveau seiner europäischen Konkurrenten — vergleichsweise billig und bietet eine zwar nicht optimal übersichtliche, aber solide verarbeitete Karosserie sowie eine komplette Ausstattung.

Angetrieben wird der Corolla, der in Größe und Platzangebot etwa dem Opel Kadett entspricht, von einem kurzhubigen Vierzylinder mit seitlich im Block liegender Nockenwelle. Technische Raffinessen sucht man auf dem Triebwerkssektor also vergebens, doch wartet der 55 PS starke Motor in der Praxis mit einer Reihe erfreulicher Eigenschaften auf: Er hängt sauber am Gas, erreicht ohne zu klagen hohe Drehzahlen, sorgt für ordentliche Fahrleistungen und gefällt außerdem durch gute Elastizität. Lästig allerdings ist sein lautes Brummen in der Gegend der Höchstgeschwindigkeit.

An das einfache Fahrwerk (vorn Federbeine, hinten Starrachse an Blattfedern) dürfen keine hohen Ansprüche gestellt werden. Die harte Federung versetzt den Insassen kräftige Stöße, das Fahrverhalten wird auf unebener Fahrbahn durch häufige Versetzer der Hinterachse beeinträchtigt.

1166 ccm, 55 PS bei 5600 U/min, 8,5 mkg bei 3800 U/min, 0—100 km/h 16,4 s, 145,7 km/h, Verbrauch (S) 10,7 L/100 km, Preis DM 8750,—, Testbericht Heft 5/1975.

Volvo 244 DL

Lang und sicher

Ein völlig neuer Motor, ein überarbeitetes Fahrwerk und eine um 20 cm Knautschzone verlängerte Karosserie sind die wesentlichen Merkmale des Volvo 244. Sein Anblick erinnert denn auch eher an ein Experimental-Sicherheitsauto, als an einen Gebrauchswagen.

Im Falle einer Kollision ist die übergroße Länge (4,90 m) des Volvo sicher von Vorteil, im täglichen Betrieb macht sie jedoch das Auto ziemlich unhandlich.

Dem modifizierten Fahrwerk lassen sich — obwohl deutlich besser geworden — keine überdurchschnittlichen Qualitäten nachsagen. Daran trägt vor allem die mit einem einfachen Panhardstab geführte hintere Starrachse die Schuld.

Der neuentwickelte Vierzylindermotor (2,1 Liter, obenliegende Nockenwelle) leistet 97 PS, die ausreichen, den Volvo zu angemessener Gangart zu bewegen. Übermäßig kultiviert findet die Leistungsentfaltung freilich nicht statt, denn der Motor läuft fast im gesamten Drehzahlbereich — besonders aber obenherum — relativ laut und rauh.

Im recht geräumigen Innenraum des Volvo 244 geht es ziemlich konventionell zu. Daß man sich besonders auf langen Strecken darin gut aufgehoben fühlt, daran haben die ausgezeichneten Sitze und ein gut regulierbares und wirksames Heizungs- und Lüftungssystem ganz wesentlichen Anteil.

2130 ccm, 97 PS bei 5000 U/min, 17,3 mkg bei 2500 U/min, 0—100 km/h 13,5 s, 158,6 km/h, Verbrauch (N) 14,3 L/100 km, Preis DM 17 995,—, Testbericht Heft 4/1975. ▷

„Leute, haltet eure Hosen fest, der neue Opel Kadett GT/E ist in 9.8 Sek. auf 100!"*
Damit keine Mißverständnisse aufkommen: Dies ist nicht etwa ein Spar-Kadett. (Wenn auch seine günstigen Verbrauchswerte diesen Gedanken nahelegen).
Dies ist vielmehr ein neuer Kadett, der mit einem 105 PS (77 kW) Einspritz-Motor und 184 km/h Spitze beste Aussichten hat, im Motorsport der kommenden Jahre ein gehöriges Wörtchen mitzureden.
Denn zum zuverlässigen Motor kommt ein prächtiges Fahrwerk, in das die Opel-Konstrukteure ihr ganzes „Rallye know-how" mit eingebaut haben.
Und wer die besonders sportliche Fahrweise schätzt, bekommt den Kadett GT/E auf Wunsch gegen Mehrpreis auch mit einem sportlich abgestimmten 5-Gang Getriebe, mit Alu-Felgen, Halogen-Weitstrahlern und Halogen-Nebellampen.
Womit wieder mal bewiesen wird, daß Opel's Hosenträger die sportlichsten sind.
Aber Achtung: Nur echt mit dem Blitz!
*gestoppt nach DIN mit 5-Gang-Getriebe
GT/E
KADETT GT/E
Im fliegenden Start zum Opel-Händler.
Wir verkaufen nur soviel wie möglich!
OPEL
GM

Bosch zum Thema „Sicherheit“:

Frostnacht braucht Startkraft.

Die meisten Autofahrer merken erst, daß sie eine Batterie haben, wenn sie ihren Dienst verweigert. Nach einer klaren Frostnacht, zum Beispiel.

Lassen Sie jetzt Ihre Batterie prüfen. Denn überprüfen ist besser als abschleppen lassen. Sollte die Chance gering sein, daß Ihre Batterie den Winter überleben wird, entscheiden Sie sich rechtzeitig für eine neue:

Bosch Batterien haben Kaltstart-Reserven. Ihre Anlaßfähigkeit liegt 8-12% über der Norm (DIN 72311).

Mit dieser Batterie braucht Ihr Auto Frostnächte nicht zu fürchten. Und Sie werden starten, wenn andere stehen.

BOSCH

BA 175 BMZ

Test | **Bilanz 1975**

Volvo 264 GL

Flaggschiff

Daß Volvos Spitzenmodell 264 GL schön sei, kann wohl beim besten Willen nicht behauptet werden, doch verbergen sich hinter seinem gewöhnungsbedürftigen Äußeren innere Werte. Zum Beispiel ein reichliches Platzangebot und eine ungewöhnlich komplette Ausstattung: Klimaanlage, Stahlschiebedach, rundum getönte Scheiben (Windschutzscheibe aus Verbundglas), elektrische Scheibenheber und elektrische Wisch/Waschanlage für die mit H4-Birnen bestückten Rechteckscheinwerfer sind im – freilich recht hohen – Grundpreis enthalten.

Aufpreis kostet dagegen die auf Wunsch lieferbare Dreigangautomatik, die sich durch nahezu ruckfreie Schaltvorgänge auszeichnet und zum komfortablen Gesamtcharakter des 264 GL zweifellos besser paßt als das serienmäßige Fünfganggetriebe, dessen hakelige Schaltführung keine rechte Freude aufkommen läßt. Zudem verhilft die Handschaltung dem für eine Sechszylinder-Limousine ziemlich lahmen Volvo nur zu unwesentlich besserem Temperament und vermag auch den hohen Benzinverbrauch kaum zu senken.

In Fahrverhalten und Federungskomfort entspricht das Sechszylinder-Modell den schwächeren Vierzylinder-Volvos – mit einer Ausnahme: Dank serienmäßiger Servolenkung ist er deutlich handlicher als diese.

2660 ccm, 140 PS bei 6000 U/min, 20,8 mkg bei 3000 U/min, 0–100 km/h 13,1 s, 173,1 km/h, Verbrauch (N) 18,6 L/100 km, Preis DM 28 550,–, Testbericht Heft 8/1975.

VW Polo

Wolfsburgs Kleinster

Der kleinste Volkswagen, der Polo, ist genaugenommen ein Audi 50. Allerdings einer, bei dem der Rotstift des Kalkulators Regie führte: weniger Chrom, weniger Ausstattung und auch weniger Hubraum sollten zum einen für einen günstigen Preis sorgen und zum anderen die marktpolitisch erwünschte Abgrenzung zum luxuriösen Audi 50 bewirken.

Doch gerade dieser Effekt trat nach der Präsentation des Polo nur zu deutlich ein. Das Publikum verschmähte ihn wegen seiner Mager-Ausstattung, die beispielsweise Pappe in den Türen vorsah und bei der es keine Benzinuhr gab. Seit drei Monaten wird eine verbesserte Ausstattungsversion angeboten, und seitdem zieht auch der Verkauf an. Das ist im Grunde kein Wunder, denn der Polo hat für ein Auto dieses Formats eine ganze Reihe guter Eigenschaften: einen variablen Kofferraum, bequeme Sitze, gute Verarbeitungsqualität, guten Fahrkomfort, sichere Fahreigenschaften und einen sparsamen, laufruhigen Motor.

Dieser unterscheidet sich vom Triebwerk des Audi 50 durch einen kürzeren Kolbenhub (59 statt 72 mm) und eine um 10 PS unter der Audi 50 LS-Version liegende Nennleistung. Mit seinen 40 PS ist der leichtgewichtige Polo jedoch ausreichend motorisiert; der Testwagen lief über 130 km/h und zeigte beachtliche Laufruhe.

895 ccm, 40 PS bei 5900 U/min, 6,2 mkg bei 3500 U/min, 0–100 km/h 18,2 s, 133,5 km/h, Verbrauch (N) 9,0 L/100 km, Preis DM 7995,–. Testbericht Heft 10/1975.

Wer BISON raucht, der weiß was schmeckt!

Echter Halfzware Tabak
direkt aus Holland.
Kräftig, aber nicht schwer.

DM 2.25

75/010

Test

Opel Kadett GT/E

Sport und Spaß

Der stärkste Serien-Kadett, den es je gab.

Seit sich speziell die Großserienhersteller in verstärktem Maße die Vorteile der Baukastentechnik zunutze machen, fehlt es auf dem bundesdeutschen Markt nicht an überdurchschnittlich gut motorisierten Limousinen und Coupés.

Zwar hatte diese hauptsächlich von Ford und Opel gepflegte Entwicklung während der Autokrise vorübergehend Einbußen erlitten, doch ist gerade jetzt ein erneuter Trend zu üppig motorisierten Modellen unverkennbar.

Neben dem bereits in Produktion befindlichen Audi 80 GTE (Testbericht in Heft 24/75) stehen bei Ford mit dem Escort RS und bei VW mit dem Golf GTI zwei weitere sportliche Kompakt-Limousinen zum Serienanlauf bereit. Opels Beitrag zu dieser Leistungsgesellschaft heißt Kadett GT/E und stellt im wesentlichen eine Kombination der bekannten Coupé-Karosse mit dem vom Manta GT/E entliehenen 105 PS starken 1,9 Liter-Einspritzmotor dar.

Neben seinen Haupt-Pflichten, nämlich für lukrative Gewinne und für eine Image-Aufbesserung der Baureihe zu sorgen, wird dem Kadett GT/E noch eine ganz spezielle Aufgabe zuteil: Er soll im Rallyesport die Rolle des alten Ascona übernehmen, die dessen größerer und schwererer Nachfolger nicht mehr spielen kann.

Äußerlich wird der sportliche Habitus des GT/E durch die traditionellen Opel-Farben Gelb und Schwarz dokumentiert, die hier freilich ebenso wie die bombastischen Schriftzüge allzu dick aufgetragen wurden und dem potenten Auto unnötigerweise etwas peinlich Halbstarkes verleihen. Eine dezentere Aufmachung sollte zumindest auf Wunsch zur Wahl stehen.

Im übrigen präsentiert sich das auf wohldimensionierten Serie 70-Reifen rollende und jeglicher Chromzier entbehrende Coupé kompakt und funktionell.

Im Innenraum unterscheidet sich der GT/E von seinen schwächeren Brüdern vor allem durch die reichlich grell wirkenden gelb-schwarzen Sitzbezüge und durch das griffige Sportlenkrad.

Gute Handling- und Motoreigenschaften zeichnen den sportlichen Kadett GT/E aus.

Vorzüge

- Gute Fahrleistungen
- Sichere Fahreigenschaften
- Leichte Bedienbarkeit
- Gute Verarbeitung

Nachteile

- Aufdringliche Lackierung
- Kleiner Tankinhalt
- Teilweise schlecht placierte Instrumente
- Lautes Motorgeräusch

Die praxisgerecht verstellbaren und gut geformten Sitze lassen eine entspannte Fahrerposition zu, Kopfstützen und Automatikgurte gibt es serienmäßig.

Während Drehzahlmesser, Tachometer, Zeituhr und Kontrolleuchten blendfrei und gut ablesbar im Blickfeld des Fahrers liegen, kann das von den drei unter dem Armaturenbrett ange-

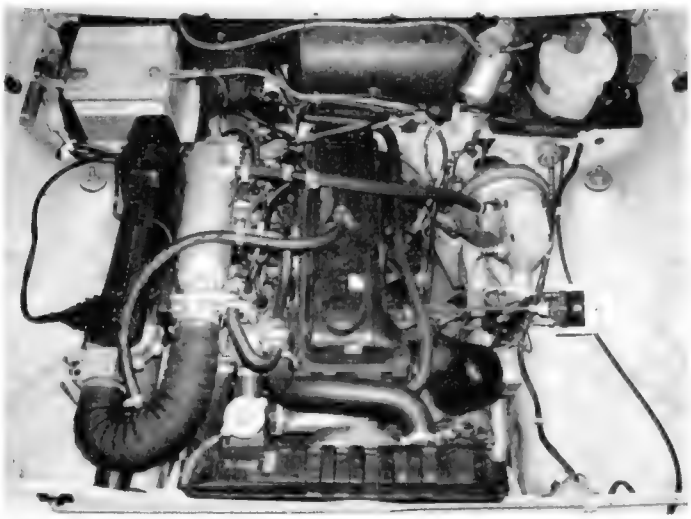
ordneten Zusatzinstrumenten nicht gesagt werden. Das ist im Falle der Kraftstoffanzeige, die wegen des viel zu kleinen Tankinhalts von nur 43 Litern ständig im Auge behalten werden muß, besonders lästig, zumal auch keine Warnleuchte auf den zur Neige gehenden Benzinvorrat aufmerksam macht. Störend wurden im Testbetrieb auch das Fehlen eines Tageskilometerzählers und ausreichender Ablagemöglichkeiten empfunden — Details, die ebenso wie ein Handschuhkastendeckel in dieser Preis- und Leistungsklasse selbstverständlich sein sollten.

Die zweckmäßige Placierung aller Betätigungsorgane und die leichte Bedienbarkeit — insbesondere von Lenkung und Schaltung — machen aus dem Kadett GT/E ein handliches und mühelos zu fahrendes Auto. Einen guten Eindruck hinterließen auch die sorgfältige Verarbeitung der Karosserie sowie die saubere Paßform aller Armaturenbrett- und Verkleidungsteile.

Das Charakteristische am Kadett GT/E aber ist fraglos der kräftige, mit einer Bosch-L-Jetronic-Einspritzanlage ausgerüstete 1,9 Liter-Motor, der dem kleinen und mit 935 kg nicht zu schweren Auto zu bemerkenswertem Temperament verhilft. Anders als die anderen Opel-Triebwerke vermittelt dieser spontan und willig am Gas hängende Motor echtes Fahrvergnügen und sorgt dabei für Fahrleistungen, die sich sehen lassen können: Der mit Vierganggetriebe und der kürzeren der beiden lieferbaren Hinterachsübersetzungen (3,67 statt 3,44) ausgerüstete Testwagen beschleunigte in 9,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h, legte den stehenden Kilometer in 31,3 Sekunden zurück und kam auf eine Höchstgeschwindigkeit von über 175 km/h.

Die „kurze" Hinterachse, die nur in Verbindung mit einem Sperrdifferential geliefert wird, läßt allerdings die Drehzahlmessernadel leicht in den roten Bereich geraten — ein Umstand, dem in der Ebene und natürlich auf leichten Autobahngefällen durch Zurücknehmen des Gaspedals Rechnung getragen werden muß.

Aus diesem Grund erscheint für den Normalbetrieb die mit 3,44:1 um ca. 6 Prozent längere Achsantriebsübersetzung empfehlenswert, die nicht nur eine wünschenswerte Absenkung des Drehzahl- und Geräuschniveaus bewirkt, sondern auch eine höhere Endgeschwindigkeit ermöglicht. Etwaiger



Das 105 PS-Einspritztriebwerk stammt aus dem Manta GT/E.

Karierte Sitzbezüge bestimmen das Bild im Innenraum.

Während dem Kadett die stählernen Sportfelgen gut stehen, wirkt die gelb-schwarze Lackierung ziemlich aufdringlich.

Fotos: Seufert

Das schottische Geständnis

John Macdonald*, genannt Long John, war der größte Schwarzbrenner Schottlands.

*1796–1856

„Thanks John!"

ALLEINIMPORT: ROLAND MARKEN-IMPORT KG · 28 BREMEN 1

22123

Über kurz oder long sind Sie doch bei Long John.

Beschleunigungsverlust ließe sich durch das auf Wunsch lieferbare ZF-Fünfganggetriebe ausgleichen.

Der Benzinverbrauch wurde bei durchweg forciertem Betrieb für den Testwagen mit 11,4 Liter/100 km ermittelt – ein Wert, der angesichts des erfreulichen Temperaments akzeptabel erscheint.

Den Fahrleistungen als ebenbürtig erwies sich das Fahrwerk, das gegenüber dem Normal-Kadett durch Verstärkungen an Vorderachse und Kraftübertragung, durch größere Scheibenbremsen, durch Bilstein-Gasdruck-Stoßdämpfer und einen hinteren Querstabilisator aufgewertet wurde. Die straffe, aber keineswegs beinharte Abstimmung ermöglicht in Verbindung mit den lenkexakten und komfortabel abrollenden CN 36-Stahlgürtelreifen von Pirelli sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten. Dabei verhält sich das handliche Auto weitgehend neutral und drängt nur bei vollem Leistungseinsatz in Kurven gut kontrollierbar mit dem Heck nach außen.

Insgesamt hat der Umgang mit dem betont sportlichen Kadett GT/E bewiesen, daß er für die ihm zugedachte Rolle im Opel-Programm gut gerüstet ist. Daß er darüber hinaus speziell junge Leute anzusprechen vermag, steht selbst angesichts des stolzen Preises von rund 13 000 Mark außer Frage.

Helmut Eicker

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 93 x 69,8 mm, Hubraum 1897 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,2:1, Leistung 105 PS bei 5400 U/min, spezifische Leistung 55,4 PS/Liter, maximales Drehmoment 15,5 mkg bei 4200 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5400 U/min) 12,6 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3500 U/min) 8,1 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nokkenwelle, Antrieb durch Kette, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 6,8 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor mit Filter 3,8 Liter, elektrische Bosch L-Jetronic Benzineinspritzung, elektrische Benzinpumpe, 43 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 44 Ah, Drehstromlichtmaschine 540 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,428 (12,58), II. 2,156 (7,91), III. 1,366 (5,01), IV. 1,0 (3,67), R. 3,317 (12,17), Achsantriebsübersetzung 3,67.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten starre Deichselachse an Längslenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, vorn und hinten Bilstein-Gasdruckstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, Zweikreissystem, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler für die Hinterräder, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5½ J x 13, Gürtelreifen Veith-Pirelli CN 36 SM 175/70 HR 13, auf Wunsch Felgen 6 J x 13 mit Gürtelreifen 175/70 HR 13.

ABMESSUNGEN

Radstand 2395 mm, Spur 1300/1299 mm, Außenmaße 4124 x 1580 x 1335 mm, Innenbreite vorn 1300 mm, hinten 1270 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 910 mm, hinten 860 mm, Sitztiefe vorn 510 mm, hinten 470 mm, Knieraum hinten 70—200 mm, Wendekreis links 9,8 m, rechts 10,1 m, 3¾ Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 312 Liter.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 935 kg (davon Vorderachse 510 kg, Hinterachse 425 kg, Gewichtsverteilung 54,5:45,5), zulässiges Gesamtgewicht 1290 kg, Zuladung 355 kg, Personenindexzahl 4,2, zulässige Anhängelast gebremst 1000 kg, ungebremst 495 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 8,9 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 12,1 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	175,6 km/h (entsprechende Drehzahl 6100 U/min)

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0 bis 40 km/h	2,4 s
0 bis 60 km/h	4,1 s
0 bis 80 km/h	6,2 s
0 bis 100 km/h	9,1 s
0 bis 120 km/h	13,3 s
0 bis 140 km/h	19,5 s
0 bis 160 km/h	29,5 s
1 km mit stehendem Start	31,3 s

Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)

40 bis 60 km/h	5,0 s
40 bis 80 km/h	9,4 s
40 bis 100 km/h	14,2 s
40 bis 120 km/h	19,9 s
40 bis 140 km/h	26,8 s
40 bis 160 km/h	37,5 s
1 km ab 40 km/h	34,3 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 52 km/h
II. Gang	12 bis 83 km/h
III. Gang	21 bis 130 km/h
IV. Gang	30 bis 178 km/h*

* theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	57 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	67 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	72 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	78 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	81 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	83 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	85 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin

Autob. Schnitt ca. 115 km/h	9,9 L/100 km
Autob. Schnitt ca. 140 km/h	13,2 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 75 km/h	11,3 L/100 km
Kurzstrecke	10,0—12,5 L/100 km
Testverbrauch	11,4 L/100 km

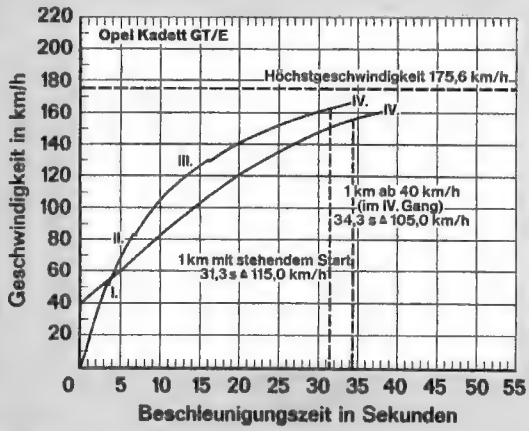
WARTUNG

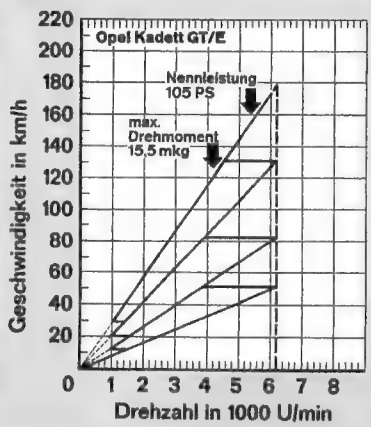
Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km

RICHTPREIS

Coupé zweitürig DM 12 950,—

Hersteller: Adam Opel AG, Rüsselsheim.





Marlboro. Der Geschmack
von Freiheit
und Abenteuer.
FILTER CIGARETTES
Marlboro
Hol' Dir den vollen Geschmack der Marlboro.
Leo Burnett 9/75

ROLEX

Rolex-Uhren erhalten Sie nur in diesen Fachgeschäften

Aachen, Josef Lücker, Am Elisenbrunnen
Aschaffenburg, Vogl, Herstallstr. 18
Augsburg, H. Jaufmann, Wilh.-Hauff-Str. 36, Schwaben-Center
Augsburg, Herbert Mayer, Ecke Pferseerstr./Rosenaustr. und Annastr. 35
Baden-Baden, Uhren-Thoma, Lichtentaler Str. 5
Bad Godesberg, Julius Schrottka, Bahnhofstr. 28
Bad Herrenalb, Oskar Hiller, Kurpromenade 38
Bad Kissingen, Juwelier Happ, Ludwigstr. 3
Bad Nauheim, Franz Schmid, Parkstr. 10
Bad Oeynhausen, Fuchs KG, Königshof-Kolonnaden
Bad Reichenhall, Max Gastager, Ludwigstr. 36
Bamberg, L. Schmitt, Lange Str. 12
Berlin W 15, Heinz Wipperfeld, Kurfürstendamm 193
Berlin W 30, Heinz Wipperfeld, Hilton-Colonnade
Bielefeld, Fritz Böckelmann, Alter Markt 5
Bochum, Ludwig Mauer, Kortumstr. 61
Bonn, Wilfried Toussaint, Sternstr. 66
Braunschweig, Kühlhorn & Co., Südstr. 6-8
Braunschweig, „Die Uhrenecke", Schuhstr. (vis-à-vis Hertie)
Bremen, Hellmut A. Haase, Hutfilterstr. 15
Bremen, Gerh. D. Wempe, Sögestr. 47-51
Bremerhaven, J. Wilzius, Bürger 32
Brühl, Uhren-Böhm, Balthasar-Neumann-Platz
Coburg, Bauschatz, Mohrenstr. 36
Darmstadt, Uhren Techel, Ernst-Ludwig-Str. 16
Dortmund, Rüschenbeck, Westenhellweg 45
Düren, Hündgen, Wirteistr. 29
Düsseldorf, Heinrich Blome, Königsallee 30
Duisburg, Robert Lepping, Königstr. 1
Duisburg, Rüschenbeck, Königstr. 6
Essen, Josef Deiter KG, Kettwiger Str. 22
Esslingen, Werner Brogle, Kronenstr. 25
Flensburg, Peter Jürgensen, Große Str. 45-47
Frankfurt/M., Christ oHG, Roßmarkt 5, Zeil 83, Rhein-Main-Flughafen, Main-Taunus-Zentrum
Frankfurt/M., Karl Henecka, Kaiserstr. 15
Frankfurt/M., Riede, Schweizerstr. 29
Frankfurt/M., Gerh. D. Wempe, Steinweg 5
Frankfurt/M.-Höchst, Buchwald, Königsteiner Str. 26, Main-Taunus-Zentrum
Freiburg, Adolf Kühn, Kaiserstr. 211/213
Fulda, Fitze, Universitätstr. 5
Fürstenfeldbruck, A. Wachter, Hauptstr. 27
Fürth, Kuhnle, Königstr. 141
Garmisch-Partenkirchen, Josef Stöckerl, Bahnhofstr. 93
Gießen, Reinhold Balser, Seltersweg 5
Göttingen, Wilichowski, Groner Str. 24
Gütersloh, Martin Dodt, Strengerstr. 15
Hagen/Westf., Rüschenbeck, Mittelstr. 13
Hamburg, Becker & Co., Gerh.-Hauptmann-Platz 12
Hamburg, Willy Flittz, Mönckebergstr. 19
Hamburg, Gerh. D. Wempe, Jungfernstieg/ Ecke Neuer Wall, Mönckebergstr./Spitaler Str. 28, Reeperbahn 103, Wandsbeker Marktstr. 57, Fuhlsbütteler Str. 115, Osterstr. 129
Hamburg-Altona, Uhren-Heeckt, Bahrenfelder Str. 105
Hamm, Heinz Wagner, Nordstr. 1
Hanau, Willy Stickelmayer, Fahrstr.
Hannover, Diedrich-Scheurle, Georgstr. 38
Hannover, Gerh. D. Wempe, Georgstr. 27/29
Heidelberg, Rieth, Hauptstr. 21
Heilbronn, Luithle, Deutschhofstr. 2
Hof/Saale, Hohenberger, Altstadt 23
Ingolstadt, D. Dührkoop, Rathausplatz 9
Kaiserslautern, Walter Lembach, Fackelstr. 28
Karlsruhe, Oskar Hiller, Kaiserstr. 100
Kassel, Schmidt, Obere Königstr. 47
Kempten/Allg., Höbel, Inh. Hollfelder, Beim Kornhaus
Kempten/Allg., Müller, Schlüsselpassage
Kiel, Breede, Holstenstr. 19
Kiel, Franz Happe KG, Holstenstr. 71
Köln, Carl Jos. Linnartz, Komödienstr. 9
Köln, Gerh. D. Wempe, Hohe Str. 66
Koblenz, Uhren-Müller, „Glockenspielhaus", Löhrstr. 71
Konstanz, J. N. Müller, Kanzleistr. 6
Krefeld, A. Gießmann, Rheinstr. 82
Landshut, Aigner oHG, Altstadt 104
Leverkusen, Uhren-Hodes, Friedrich-Ebert-Platz 15
Lübeck, Behrens, Holstenstr. 17
Lübeck, Th. Köhler & Sohn, Kohlmarkt 15
Ludwigsburg, Hunke, Kirchstr. 17-19
Ludwigshafen, Albert Hoch, Bismarckstr. 54
Mainz, Jean Weiland, Große Bleiche 28
Mannheim O 7, 10, Braun KG, Planken
Mannheim D 1, 2, Hubert Nitsch, Paradeplatz
Marburg, Th. Küster, Wettergasse 36
Mettmann, August Kortenhaus, Flintropstr. 4
Minden/Westf., Adolf Laufer, Bäckerstr. 36
Mönchengladbach, Uhren-Offermann, Bismarckstr. 15
Mühldorf/Inn, Paul Knappe, Katharinenplatz 10
Mülheim/Ruhr, Deiter KG, Kohlenkamp 35
München, Christ oHG, Neuhauser Str. 23
München, Dr. Engel & Co., Lenbachplatz 9
München, Carl Hilscher, Nordendstr. 50, Elisabethplatz
München, Uhren-Hauser, Marienplatz 28
München, Andreas Huber, Residenzstr. 11, Weinstr. 8, Neuhauser Str. 53
München, Adolf Scheuring, Bahnhofplatz 2, Marienplatz 17, Unter dem Stachus
München, I. B. Haag (Scheuring), Karlsplatz 10
München, Uhren-Sonntag, Sendlinger Str. 18
München 2, Gerh. D. Wempe, Kaufingerstr. 28
Münster/Westf., Wilhelm Nonhoff, Haus Rothenburg 12-13
Münster/Westf., Oeding-Erdel, Bahnhofstr. 10
Neu-Isenburg, Riede, Dreiherrensteinplatz 39
Neustadt am Rübenberge, Paul Bielert, Marktstraße 35 a
Neuß, Badort, Niederstr. 3
Neuwied, Heinz Knobloch, Marktstr. 36
Norderney, Bodo Thura, Poststraße
Nürnberg, A. Merklein, Karolinenstr. 6
Nürnberg, J. Wallner, Karolinenstr./Hefnersplatz 4
Oberhausen, Schmiemann, Elsässer Str. 26 a
Oberstdorf, Müller, Weststr. 7-9
Offenbach/M., Uhren-Bauer, Bieberer Str. 10
Oldenburg, Fritz Ludwig, Lange Str. 34
Osnabrück, Franke & Middelberg, Große Straße 39
Paderborn, Hermann Ritter, Am Marienplatz 16
Regensburg, Kappelmeier, Neupfarrplatz
Reutlingen, Albert Depperich, Wilhelmstr. 123
Saarbrücken-Brebach, Hügel, Saarbrücker Str. 158
Schweinfurt, Julius Memmel & Söhne, Spitalstr. 31/33
Siegen/Westf., Walter Jaeger, Markt 55-57
Solingen, Zimmermann Nachf., Inh. W. Darius, Hauptstr. 7
Stuttgart, Pfister, Königstr. 76, Im Wilhelmsbau/Eing. Marienstr.
Stuttgart, Gerh. D. Wempe, Königstr. 41
Timmendorfer Strand, Lindner, Kapitalblock, Hotel Maritim
Trier, Michael Engel, „Die Uhr", Simeonstr. 4
Trier, Werner Engel, Grabenstr. 16
Ulm, Uhren-Roth, Münsterplatz 46
Wiesbaden, J. Rothfuss, Rheinstr. 33
Wiesbaden, Christ oHG, Langgasse
Wilhelmshaven, Friedo Frier, Parkstr. 1
Wolfsburg, Karl-Heinz Moser, Porschestr. 42 und 64
Würzburg, Ernst Hüfner, Domstr. 1
Wuppertal-Barmen, Gert Fiedler, Werthstr. 51
Wuppertal-Elberfeld, Glockenspielhaus, Abeler, Poststr. 11
Wuppertal-Elberfeld, Soengen, Poststr. 7
Westerland/Sylt, Fritz Krause, Friedrichstr. 32
Westerland/Sylt, Rud. Ostermann, Friedrichstr. 12

ROLEX UHREN GMBH · 5 Köln, Hohenzollernring 62
Schreiben Sie uns! Wir senden Ihnen Prospekte.

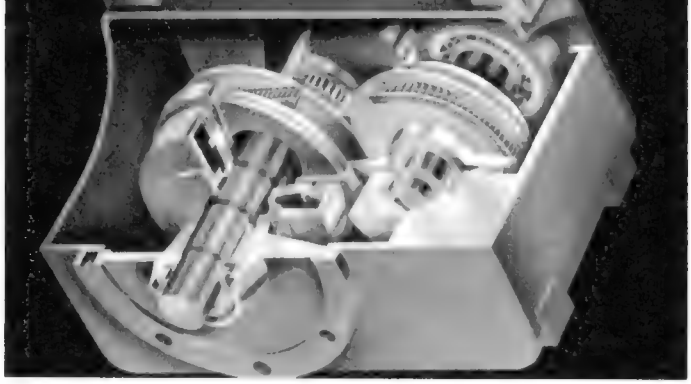
Aus Forschung und Entwicklung

Transmatic – ein neuartiges stufenloses Getriebe.

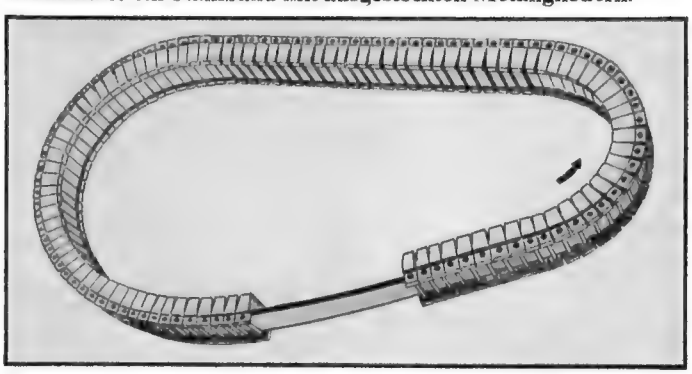
Weil der Verbrennungsmotor im Gegensatz zum Elektromotor oder zur Dampfmaschine erst bei relativ hohen Drehzahlen nutzbare Leistung abgeben kann, ist für seinen Einsatz als Automobilantrieb ein Getriebe notwendig. Da alle Getriebe – ob von Hand oder automatisch geschaltet – hohe Festigkeits- und Geräuschanforderungen erfüllen müssen, ist ihre Herstellung eine kostspielige Angelegenheit.

Deshalb ist die Getriebetechnik nach wie vor ein bevorzugtes Betätigungsfeld für Erfinder, die sich insbesondere um die konstruktive Vereinfachung und die Verbesserung des Wirkungsgrades bemühen.

Ein chancenreicher Fortschritt in dieser Richtung ist jetzt durch einen Rechtsstreit vorzeitig bekannt geworden: Hub van Doorne, Mitbegründer der holländischen DAF-Automobilfabrik und seit deren Übernahme durch Volvo nur noch Inhaber einer privaten Getriebefirma, hat eine Neuentwicklung namens Transmatic an Fiat verkauft. Nach Ansicht von Volvo allerdings zu unrecht, da man dort der Mei-



Als Übertragungselement dient der kompakt bauenden Transmatic ein Stahlband mit aufgesteckten Metallgliedern.



Nichts konnte Red Adair und seine Rolex stoppen, als er „des Teufels Feuerzeug" ausblies.

Red Adair löscht brennende Ölquellen.

Der berühmteste Brand, in Gassi Touil in der Sahara, erhielt den Spitznamen „des Teufels Feuerzeug".

Fünf Monate dauerten die Vorbereitungen für die Explosion, die das Feuer im Bruchteil einer Sekunde ausblies. Täglich verbrannten an der Feuerstelle über 15 Mill. cbm Gas. Mit ohrenbetäubendem Donnern wirbelten die Flammen mehr als 200 m hoch. John Glenn sah das Feuer von seiner Raumkapsel aus.

Red Adairs Crew hatte das Gelände von allem gesäubert, das eine vorzeitige Zündung hätte verursachen können. Sie arbeitete unter Tonnen von herabregnendem Wasser als Schutz gegen die Hitze. Und die Männer waren dem Inferno so nahe, daß der Sand unter ihren Füßen brodelte.

Am entscheidenden Morgen bewegten sich Red Adair und seine Mannschaft auf die Flammen zu — im Kriechtempo auf einem riesigen Traktor mit einem 15 m langen Baum. Daran waren 250 kg Spezial-Sprengstoff befestigt — eingehüllt in Asbest und in einer Stahltrommel. Als die Trommel nur noch 30 cm von dem Punkt entfernt war, wo sich die Gassäule 10 m über dem Boden in Flammen verwandelte, brachten Red und seine Männer sich schnellstens in Deckung. Sie zündeten die Explosion, und das Feuer war aus.

Kein Wunder, daß alle Feuerlösch-Szenen gestellt wurden, als Hollywood darüber einen Film mit dem Titel „The Hell Fighters" drehte, mit John Wayne als Red Adair in der Hauptrolle.

Red war enttäuscht, daß sie nicht seine echten Aufnahmen verwendeten. „Viel aufregender", sagt er.

Die Techniker von Rolex arbeiten unter etwas anderen Bedingungen. Aber selbst in der Ruhe des Rolex-Werks in Genf brauchen sie über ein Jahr für die Herstellung jedes Chronometers.

Aus einem massiven Block von 18-karätigem Gold, Platin oder rostfreiem Edelstahl fertigen sie in 162 Arbeitsgängen das nahtlose Oyster-Gehäuse.

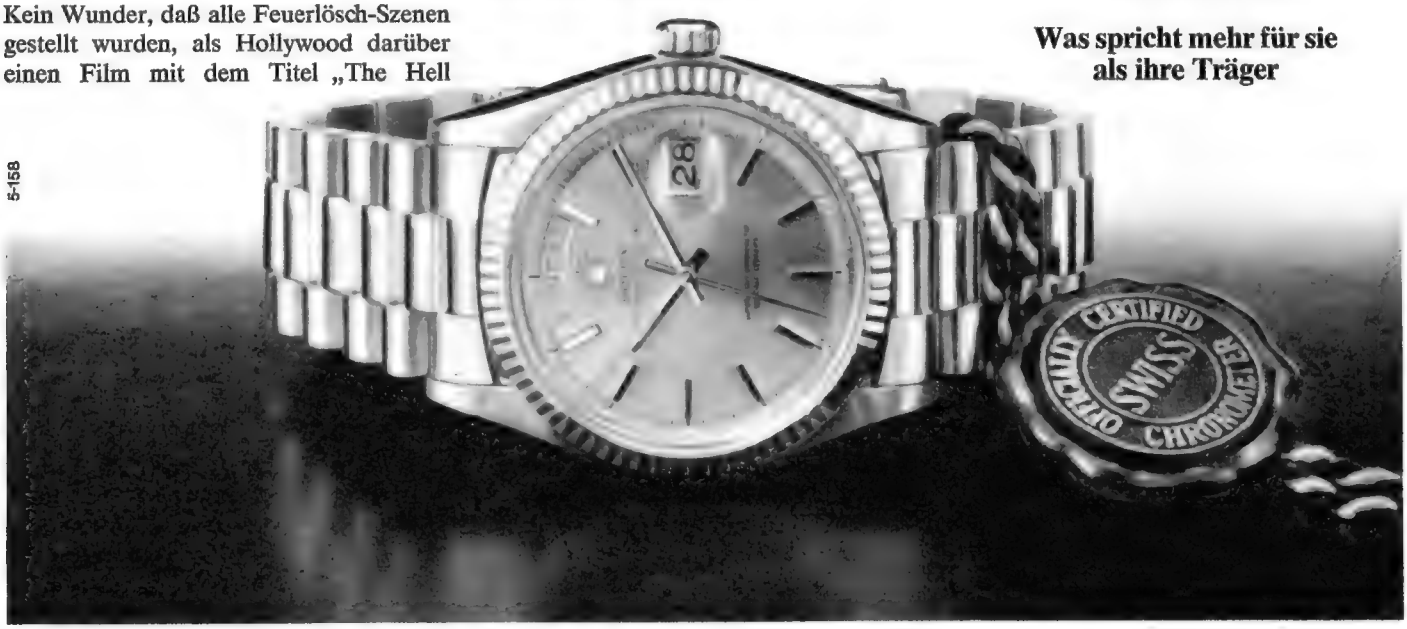
Dann fügen sie alle die exklusiven Teile ein: Die patentierte Rolex-Aufzugskrone. Das Uhrwerk mit dem Rotor-Selbstaufzug. Es ist so genau, daß man Rolex nahezu die Hälfte aller bisher überhaupt verliehenen „Chronometer"-Auszeichnungen zuerkannte. Als nächstes wird das Uhrglas aufgesetzt, das unter Druck noch fester greift. Schließlich wird das Werk 360 Stunden getestet — in den verschiedensten Stellungen hängend und extremen Temperaturen ausgesetzt.

Red Adairs Rolex ist im Verlauf seiner Arbeit ganz schön hart getestet worden, und er kann auch bei allen künftigen Aufgaben auf ihre Zuverlässigkeit zählen.

Es freut die Techniker von Rolex, daß Red Adair seine Rolex als unentbehrlichen Bestandteil seiner Ausrüstung betrachtet. Und wenn sie sich auch nicht seine Aufgabe wünschen — sie verstehen, was ihn dazu bewegt. Gefragt, wie er das alles fertigbringt, zuckte Red die Achseln: „Man muß halt seine Arbeit lieben."

ROLEX

Was spricht mehr für sie als ihre Träger



5-158

Die Rolex Day-Date. In 18 Karat Gold. Mit passendem Armband.

nung ist, sich durch den Übernahmevertrag auch die Exclusivrechte an der gesamten van Doorneschen Getriebe-Technologie gesichert zu haben.

Im Gegensatz zum bekannten stufenlosen DAF-Variomatic-Keilriemengetriebe besteht beim Transmatic-System das eigentliche Übertragungselement zwischen den beiden im Durchmesser variablen Konusscheiben nicht aus Gummi, sondern aus Metall. Bei diesem als „Schubgliederriemen" bezeichneten Element handelt es sich um ein lamelliertes Stahlband, auf dem sich eine Vielzahl von verschiebbaren, konisch geformten Stahlgliedern befindet. Die Übertragung des Drehmoments von der treibenden auf die getriebene Konusscheibe geschieht deshalb nicht durch Zug (wie beim Gummikeilriemen der Variomatic), sondern durch Schub, indem sich die einzelnen, vom lamellierten Stahlband geführten „Riemenglieder" gegeneinander abstützen. Auf diese Weise sollen vom Transmatic-Getriebe wesentlich größere Kräfte übertragen und Drehzahlen von über 10 000 U/min erreicht werden können.

Zur Erzeugung des notwendigen hohen Anpreßdrucks zwischen den stählernen Konusscheiben und den metallischen „Schubgliedern" besitzt die Transmatic eine Hochdruckölpumpe, die außerdem eine Hydraulik zum achsialen Verschieben der konischen Riemenscheiben versorgt.

Zweifellos stellt diese kompakt und leicht zu bauende Getriebeautomatik einen wichtigen Beitrag zur Antriebstechnik dar, zumal sie normalen hydrodynamischen Automatikgetrieben auch im Wirkungsgrad überlegen sein soll. *H. E.*

»Schenken ist eine besondere Art des Genießens.«
Dujardin
Imperial
Reicher, alter
aus der Weinbrennerei
vorm. Gebr.
Sein Reichtum öffnet Herz und Sinne.
NO 1810
Dujardin
MARKE
Imperial

Auf Befehl des Führers

Wie es in Wolfsburg anfing.

Text: Paul Simsa
Zeichnung: Walter Gotschke

Wer zu Hitlers Zeiten in Wolfsburg das bald verdunkelte Licht der Welt erblickt hat, ist nicht in Wolfsburg geboren, sondern in der „Stadt des KdF-Wagens". So bescheinigt es standesamtlich korrekt der bundesrepublikanische Personalausweis; bis Juni 1945 überlebte der Gründungsname sogar den Krieg.

Das „Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit" vom 20. Januar 1934 hatte die Arbeitgeber zu „Betriebsführern", die Arbeitnehmer zur „Gefolgschaft" gemacht: „Deutsche Arbeitsfront (DAF)". Ihr Führer war Dr. Robert Ley, nach eigener Rede der „größte Idealist". Geordnetem Freizeitwohl jeglicher Art diente die DAF-Organisation „Kraft durch Freude (KdF)".

1937 erlebte Dr. Bodo Lafferentz, KdF-Amtsleiter für Reise, Wandern und Urlaub, einen luftigen Sommer. Am 28. Mai hatte KdF die „Gezuvor" gegründet, die „Gesellschaft zur Vorbereitung des Volkswagens mbH", Sitz bei der Porsche GmbH in Stuttgart. Geschäftsführer waren Ferdinand Porsche, Jakob Werlin, Horst Dressler-Andrees und jener Bodo Lafferentz, der mit einem kleinen Flugzeug das Gebiet der Lüneburger Heide erkundete.

Das neue Werk nach fortschrittlichstem amerikanischem Muster sollte auf freiem Feld errichtet werden, fern von Ballungsräumen und Feindesgrenzen, verkehrsgünstig und nah den Rohstoffzufuhren. Standorte bei Berlin, bei Stendal-Tangermünde, bei Mannheim und Regensburg wurden erwogen, Lafferentz kreiste das Gutsgebiet um Dorf (1000 Einwohner) und Schloß Wolfsburg des Grafen Günther Werner Busso von der Schulenburg ein, direkt am Mittellandkanal, an dem noch gebaut wurde, an Bahnlinie und Straßenkreuz, 17 km von der Autobahn – die bis heute keinen Anschluß an Wolfsburg hat.

Erstes VW-Zeichen | Kraft durch Freude | KdF-Wagen | Nachkriegs-VW

Der Graf kämpfte vergeblich, und weder Mücken noch Moorboden konnten die diktatorischen Planer stoppen. Lafferentz hatte das Ohr von Robert Ley, und Jakob Werlin war des Führers Freund und Autoberater.

Sie kannten sich seit 1923. Werlin leitete die Benz-Niederlassung in München, Hitlers Parteizeitung „Völkischer Beobachter" zog ins gleiche Haus, und mitten in der Inflation zahlte die kleine Arbeiterpartei mit Raten und Rabatt ihrem Führer das erste seiner vielen Autos, die er liebte, begeistert mit Extras versah und nie selbst lenkte.

Der Freund wurde Daimler-Benz-Direktor. In der Firma gab es eine Benz-Partei gegen den mit Daimler ins Markenbündnis gelangten Chefkonstrukteur Ferdinand Porsche. Werlin trat für ihn ein, bis der in die großen Kompressorwagen verbissene Österreicher 1928 das Haus verließ.

Porsche machte sich selbständig, Werlin besuchte ihn 1933. Über den Auto Union-Rennwagen, an dem er arbeitete, mochte Porsche mit dem Mercedes-Vorstandsmitglied nicht sprechen, aber sie kamen auf seine Volksauto-Konstruktion für Zündapp und NSU. Werlin erkannte, was er hier seinem Führer, der das Volk von den Strapazen des Motorradfahrens erlösen wollte, zu bieten hatte. „Ich möchte, wenn ich dazu in der Lage bin, am liebsten jedem dieser Leute einen Wagen schenken", hatte Hitler Jahre zuvor einmal gesagt.

Porsche wurde nach Berlin zitiert, im Hotel Kaiserhof traf der neue Reichskanzler den Professor, den er später zu seinem „Reichs-Konstrukteur" ernannte. Neben Deutschlands Rennsport-Glorie stand der Volkswagen zur Debatte, 1934 legte Porsche sein „Exposé, betreffend den Bau eines deutschen Volkswagens" vor. Kernsatz: „Ich verstehe unter einem Volkswagen kein Kleinfahrzeug, das durch künstliche Verringerung seiner Abmessungen, seiner Leistung, seines Gewichtes usw. die Tradition der bisherigen Erzeugnisse nach der Storchschnabelmanier weiterführt . . ."

Neben Vollwertigkeit in Fahreigenschaften, Lebensdauer, Innenraum und Gebrauch, nebst geringen Wartungsansprüchen war auch Eignung „als Lieferwagen und für bestimmte militärische Zwecke" im Programm.

Idee und Wort „Volkswagen" waren nicht neu, aber daß die Staatsmacht sich voll engagieren würde, war bis zu Hitler undenkbar. Zum wenigsten begriff die Automobilindustrie, auf was sie sich gefaßt machen mußte.

Mit dem „Programm der nationalen Erhebung" vom 9. März 1934 kam die Massenmotorisierung in die öffentliche

Zur Zeichnung auf der nächsten Doppelseite: Die Neugründer des VW-Werks, Oberst Radclyffe und Major Hirst, mit Betriebsleiter Brörmann. Fürs erste Cabrio fand sich noch kein Heckfenster.

OR's REPORT
WOLFSBURG MOTOR WORKS
CONTROL AND
MANAGEMENT
VOLKSWAGENWERK
ENGLISCHE DIENSTS
UNDWERKS
LÜN
8276

Diskussion. Porsche erhielt den Volkswagen-Entwicklungsauftrag, eine Kommission des Reichsverbandes der Deutschen Automobilindustrie (RDA) sollte das Ergebnis begutachten; noch dachte man an Kooperation. Porsche kam mit Zeit und Geld nicht aus, die Industrie half minimal, während Hitler ungeduldig warten mußte. Erst am 24. Februar 1936 konnte Porsche zwei Versuchswagen Typ 3 vorstellen.

Die Industrie bewies nicht den rechten Glauben, kritisierte das Konzept als zu teuer, wollte in vorhandenen Werken Teile oder komplette Volkswagen nebenher bauen, verlangte schließlich für die Produktion 200 Mark Reichszuschuß pro Wagen. Hitler wurde wütend. Bei Eröffnung der Automobilausstellung am 14. Februar 1935 hatte er erstmals konkret vom Volkswagen gesprochen. 1936 erklärte er, es sei „nicht mehr ferne", daß drei oder vier Millionen ihren eigenen Wagen fahren würden. 1937 stand er mit leeren Händen da und fühlte sich verschaukelt: „Der nationalsozialistische Staat wird unter keinen Umständen weder vor der Bequemlichkeit noch vor bösem Willen des einzelnen Deutschen kapitulieren."

Die Industrie begriff immer noch nicht. „Das ist unser Volkswagen, mein Führer", präsentierte der Opel-Chef seinen P 4, Hitler wandte sich brüsk ab und verbot später die Preissenkung unter 1280 Mark.

1000 Mark sollte der Volkswagen koten, Porsche schaffte es nicht unter 1200, die Frage der Betriebskosten blieb ungelöst. Aber der Führer befahl 980 Mark und Lösung aller Probleme durch die DAF. Arbeit galt ihm als Kapital, amerikanische Massenmotorisierung als Muster, Ferdinand Porsche reiste in die USA, um Produktionstechnik zu studieren, Ingenieure deutscher Herkunft wurden aus amerikanischen Werken heim ins Reich geholt.

Kurz vor der Gründung der „Gezuvor" hatte Daimler-Benz am 15. Mai 1937 30 Wagen des fortgeschrittenen Versuchstyps VW 30 geliefert, SS-Männer fuhren Dauertests. Am 26. Mai 1938 wurde der Grundstein des Werks gelegt, erstmals erblickte das Volk zu diesem Anlaß den Volkswagen in seiner fertigen Form, stilistisch ein Resultat der amerikanischen Impressionen. Eine Wochenraten-Sparaktion sollte den Traum für jedermann erschwinglich machen, Betriebskostenprobleme waren noch ungelöst.

Nicht weniger als 70 000 Menschen waren zu der pompösen Feierlichkeit versammelt, und sie kostete noch weitere Nerven: Der Kurier mit der Urkunde kam zu spät. Niemand wagte es dem Führer zu sagen, die Maurer merkten nichts, und er auch nicht. Und zum Schluß seiner Rede taufte Hitler sein Auto nicht wie erwartet als „Volkswagen": „Der Wagen soll den Namen der Organisation tragen, die sich am meisten bemüht, die breiten Massen unseres Volkes mit Freude und damit mit Kraft zu erfüllen: Er soll KdF-Wagen heißen."

Aus der „Gezuvor" wurde am 16. September 1939 die Volkswagenwerk GmbH, Sitz Berlin. Im Herbst 1939 sollte die erste Serie von 20 000 Wagen geliefert werden. Bestellt waren bis dahin 130 000.

Die Arbeiterstadt, die mit dem Werk entstand, sollte später einen Namen bekommen; „Stadt des KdF-Wagens" war ein Provisorium.

Das VW-Markenzeichen hat Franz Xaver Reimspiess 1939 entworfen, er bekam dafür 100 Mark. Seit 1930 bis in unsere Zeit gehörte der gediegene Techniker zum Kern der Porsche-Mannschaft, er lebt als Pensionär in der Nähe von Stuttgart.

Das W war im Kreis noch abgesetzt, die endgültige Form erhielt es im KdF-VW-Zeichen: Hakenkreuz in Zahnrad war DAF, mit vier rotierend gezeichneten Flügeln KdF. Für den Volkswagen wurde das KdF-Zeichen abgewandelt mit VW statt Hakenkreuz, auf dem Tacho einfaches VW-Zeichen mit und ohne Zähne, Radkappen KdF-VW oder ohne Zeichen. Nach dem Krieg ließ man Zähne und Flügel fallen.

Für die Wehrmachtsmodelle wurden die Anlagen fertig, die Stadt nicht. Der Bau des „Westwalls" gegen Frankreich zog seit Sommer 1938 schon die Arbeitskräfte ab, 1941 war das Wohnungsbau-Soll nur zu zehn Prozent erfüllt. Die Amerikaner betraten eine Barackensiedlung, aus der das zu 64 Prozent zerstörte Werk ragte.

Zunächst kamen die Amerikaner überhaupt nicht, denn die Stadt des KdF-Wagens war auf ihren Karten nicht verzeichnet. Die deutschen Arbeiter gingen weiter an die Maschinen, die meisten Zwangsarbeiter warteten ab, doch begannen Plünderungen. Als Werksleiter war Oberingenieur Rudolf Brörmann geblieben, ein Pater der französischen Zwangsarbeiter holte eine amerikanische Schutztruppe. Sie kam nur, weil es Amerikaner zu schützen gab: die Kinder der aus den USA geholten VW-Ingenieure.

Dann übernahmen die Engländer ihre Zone, in den „Wolfsburg Motor Works" wurden Jeeps repariert und die ersten zivilen Volkswagen gebaut, nach Basteleien mit Wehrmachts-Chassis wurde im März 1946 schon gefeiert: „The 1000th Volkswagen". Neugründer und VW-Fan war Major Ivan Hirst von den Royal Electrical and Mechanical Engineers, und im Oktober feierte man schon wieder: „Final body assembly 10 000." Die Arbeiter stellten Tafeln neben die Jubiläumskarosse: „10 000 Wagen, nichts im Magen, wer kann das vertragen?" und ähnliches. 150 000 Käfer im Jahr hatte das Vorkriegswerk in seiner ersten Ausbaustufe jährlich liefern sollen.

Rudolf Brörmann vertrat seine Leute und ging den Engländern auf die Nerven. Im August 1946 lösten sie ihn durch Dr. Hermann Münch ab, der als Berliner Industrieanwalt den DAF-Nachlaß treuhänderisch verwaltete. 1947 häuften sich die Schwierigkeiten der deutschen Wirtschaft, die VW-Produktion sank unter 9000, das Werk brauchte einen technischen Kopf. Oberst C. R. Radclyffe, in der britischen Militärregierung für Wolfsburg zuständig, engagierte einen Opel-Direktor, der das von den Sowjets überrollte Lastwagenwerk geleitet hatte und als „Wehrwirtschaftsführer" für General Motors nicht mehr akzeptabel war: Heinrich Nordhoff, damals 49.

Kein Werk der alliierten Welt hatte das abwegige Auto haben wollen, Nordhoff machte es zum Volkswagen.

Schenken Sie dieses Jahr auch wieder Rasierwasser?

Wir finden das eine gute Idee! Darüber hinaus aber wollen wir Ihnen in selbstloser Weise einige Vorschläge für die Bereicherung Ihrer Geschenkliste machen.

Dabei das Unangenehme zuerst: Geschenke von ALPINA sind nicht billig. Der Grund liegt darin, daß wir keine faulen Kompromisse machen, weder in der Konstruktion noch im Design. Ende der Minusliste! Wenden wir uns also den angenehmen Seiten von ALPINA-Geschenken zu und fangen wir mit unserer jüngsten Creation, der ALPINA-Kombination, an. Sie besteht aus einer Allroundjacke, gut gefüttert, doch nicht zu schwer, beste Bewegungsfreiheit durch seitlichen Stretch, Ärmelbund und Kragen innen aus Samt. Suchen Sie mal für 275,— DM eine Jacke, die so aufwendig verarbeitet ist, so schlank macht und ausgesprochen elegant aussieht.

Nach dieser Sisyphusarbeit unserer Designabteilung war es nur naheliegend, eine ALPINA-Lifthose für 220,— DM gleich mitzuliefern. Eine gutsitzende, ganz gefütterte Latzhose mit verstellbaren Hosenträgern. Den Partnerlook beim Skifahren bekommen Sie somit für 990,— DM. Und wenn Sie nur (ohne Lifthose) spazierengehen wollen, für 550,— DM. Damengrößen haben wir von 36—44 / Herren 46—56. Auch Sondergrößen sind auf Wunsch mit 10% Aufschlag erhältlich.

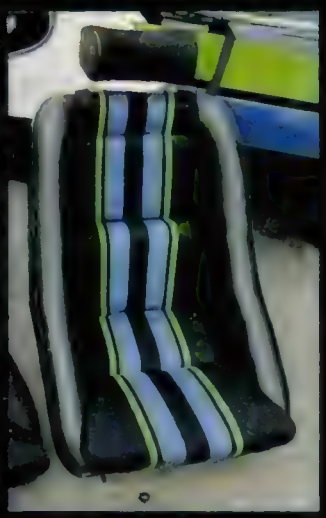
Es ist Ihnen sicher nicht entgangen, daß wir die optischen Akzente des ALPINA-Dekosets sowohl in die Jacke als auch in die Skihose übertragen haben. Den absolut wetterfesten ALPINA-Dekoset gibt es auch für Nicht-BMW-Fahrer ab 199,— DM, komplett mit allem Zubehör, zum Selbstmontieren in den Farben Königsblau, Leuchtgrün und Silber bzw. je 2 Farben kombiniert.

Daß der BMW 320/ALPINA ein so attraktives Auto ist, liegt natürlich in erster Linie an BMW, in zweiter Linie an unseren Bemühungen, das Auto mit zusätzlichen inneren und äußeren Werten anzureichern, als da sind: ALPINA-Leichtmetallräder 5½+6½×13″, ALPINA-Spoiler 275,— DM, ALPINA-Lenkrad 244,— DM, ALPINA-Sitze ab 530,— DM. Natürlich gibt es ALPINA-Zubehör und leistungsgesteigerte ALPINA-Motoren nicht nur für den BMW 320, sondern für die gesamte BMW-Palette.

Fragen Sie doch einen unserer nachstehend aufgeführten Partner oder einen BMW-Händler in Ihrer Nähe; besser noch, zeigen Sie diese Seite Ihrer Frau/Freundin, die wird schon die richtige Initiative entfalten.

BMW 320 / ALPINA 125 PS Normalbenzin. ALPINA-LM-Räder, Spoiler, Lenkrad, Sitze, Deko-Sets, Spezialfahrwerk + Bremsanlage DM 22900.-

00 Berlin	BMW-Niederlassung	H. Keitel	0 30 / 39 20 31
00 Berlin	BMW Schoth KG	H. Reich	0 30 / 8 85 20 06
00 Hamburg	BMW-Niederlassung	H. Dorsch	0 40 / 5 61 11
00 Kiel	Gebr. Bähr	H. Matzen	04 31 / 7 50 66
00 Braunschweig	Block am Ring	H. von der Wehd	05 31 / 5 15 06
08 Melsungen	H. Steinmüller G.m.b.H.	H. Steinmüller	0 56 51 / 22 11
00 Essen	Faltz — ALPINA	H. Tillmann	02 01 / 68 88 00
30 Bochum	Auto Wedel GmbH	H. Steinmann	02 34 / 5 36 64
00 Köln	Hopstein+Kaiser GmbH	H. Martin	02 21 / 42 77 61
00 Frankfurt	Auto-Center Grommisch	H. Grommisch	06 11 / 69 12 39
00 Saarbrücken	BMW-Niederlassung	H. Theobald	06 81 / 8 10 61
14 Kornwestheim	Autohaus Schwarz OHG	H. Storz	0 71 54 / 40 34
70 Baden-Baden	Autohaus Fuss KG	H. von Essen	0 72 21 / 6 20 64
00 Freiburg	Autohaus Bielewski	H. Bielewski	07 61 / 4 16 23
10 Neu-Ulm	BAMO	H. Glatzmaier	07 31 / 8 10 46
00 München	Automag Buchner & Linse	H. Resch	0 89 / 50 50 11
00 München	Seb. Nachtmann	H. Nachtmann	0 89 / 85 23 82
82 Bad Wiessee	Autohaus Bad Wiessee	H. Luxner	0 80 22 / 85 51
15 Nittenau	Georg Bock	H. Bock jun.	0 94 36 / 3 04
00 Nürnberg	Autohaus Panzer	H. Kraft	09 11 / 3 65 41
00 Würzburg	Autohaus Buchner KG	H. Heißler	09 31 / 5 04 62
76 Blaichach	Autohaus B. Lindner KG	H. Diethelm	0 83 21 / 22 46



ALPINA
DER SOUVERÄNE STIL

ALPINA BURKARD BOVENSIEPEN KG 8938 BUCHLOE TEL. 08241-957

Test intern

Aus der Testpraxis von auto motor und sport.

Trimm Dich

Versuchsfahrten mit dem Icegrip, der Hanauer Version eines spikelosen Winterreifens, dienten der Reifenfirma Dunlop als Vorwand, um auto motor und sport-Redakteure ins bayerische Sportdorf Inzell zu locken. Dort erfuhren die Geladenen alsbald, daß weniger der Eisgreif als sie selbst als Testobjekte ausersehen waren.

Professor Dr. Josef Keul, Lehrstuhlbesitzer für Leistungsmedizin an der Universität Freiburg, schnallte die versammelten Probanden auf einen Fahrradergometer – ein Inquisitionsgerät, auf dem üblicherweise Hochleistungsathleten Züchtungstauglichkeit und -fortschritte unter Beweis zu stellen haben. Spitzensportler treten aus dem über eine Fahrradkurbel angetriebenen Dynamo 350 bis 400 Watt. Die mit PS ansonsten nicht knausernden Redaktionsmitglieder gaben sich bescheidener und entlockten dem Gerät bis zu 0,4 PS (300 Watt).

Fotos: Seufert

0,4 PS Leistung: Redakteur auf dem Prüfstand.

Unter solchem Leistungsdruck stehend, lieferten die Versuchsobjekte Meßwerte an Oszillograph und Rechner. EKG und sonstiges Belastungsmaterial über den meist untrainierten Kreislauf und Stoffwechsel diente dem Freiburger Professor

JACK DANIEL'S

wenn Sie sich ihn leisten können

Weich und mild, weil durch Tennessee-Ahornholz gefiltert – drop by drop – Tropfen für Tropfen

zu wirksamen Keul-Schlägen: Rauch, Alkoholkonsum und berufsbedingte körperliche Untätigkeit wurden so anschaulich als Risikofaktoren vor Augen geführt, daß ein bereitstehendes Team von Diplomsportlehrern der Sporthochschule Köln spontanen Zulauf für eine ausgiebige Trimmaktion bekam.

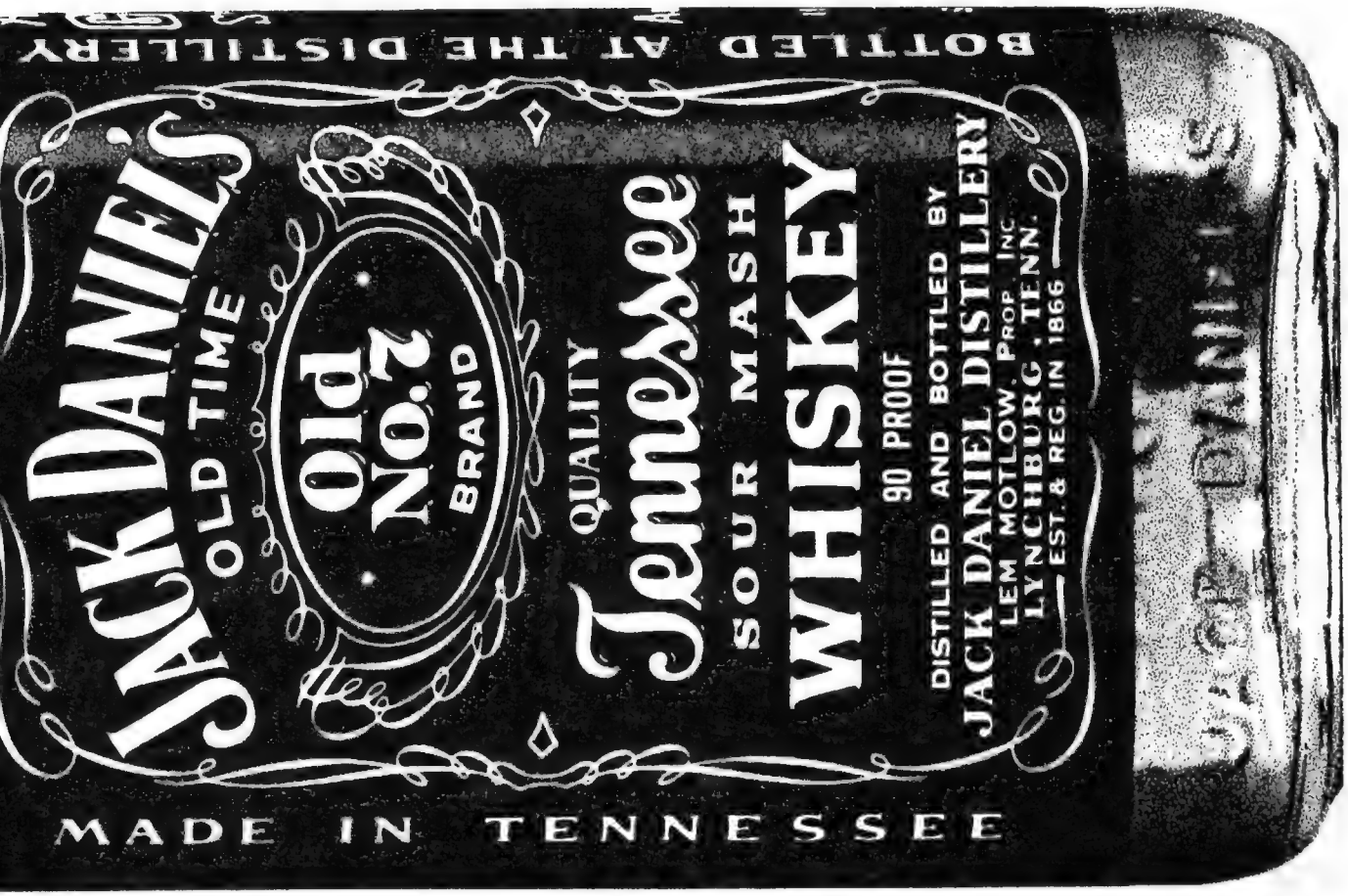
Startprobleme

Wichtigstes Kriterium für Beschleunigungs-Bestwerte ist ein optimaler Start. Das Hauptproblem dabei ist, die Drehzahldifferenz zwischen hochdrehendem Motor und stehenden Rädern gleichmäßig auf Kupplung und Antriebsräder zu verteilen.

Nicht ganz einfach: optimaler Start

Denn: Zuviel Schlupf an den Rädern kostet ebenso Sekundenbruchteile wie eine zu stark schleifende Kupplung. Ganz abgesehen davon, daß die Kupplung bei mehrfacher Wiederholung dieser Prozedur verrauchen würde.

Beim 200 PS starken Porsche Carrera sieht der Startvorgang so aus: Motor mit 4000 U/min drehen lassen, einkuppeln, dabei Last bei gleichbleibender Drehzahl erhöhen. Erst wenn die Kupplung gegriffen hat, wird Vollgas gegeben. Leichter Schlupf an den Rädern, eine dünne Reifenspur auf dem Asphalt und 6,1 s auf 100 km/h zeugen dann von einem optimalen Start.



Glück und Glas

Einscheiben-Sicherheitsglas und Verbundglas – was ist sicherer?

Die Wahrheit ist wie immer schlicht und einfach, doch keiner wagt sie offen auszusprechen: Glas ist als Werkstoff für Autos denkbar ungeeignet. Es bricht leicht und hinterläßt gefährliche Scherben. Dennoch müssen wir mit dem Sicherheitsrisiko Glas vorerst leben. Einen konkurrenzfähigen Ersatz hat die Wissenschaft den Chemiewerkstoffen noch nicht abtrotzen können.

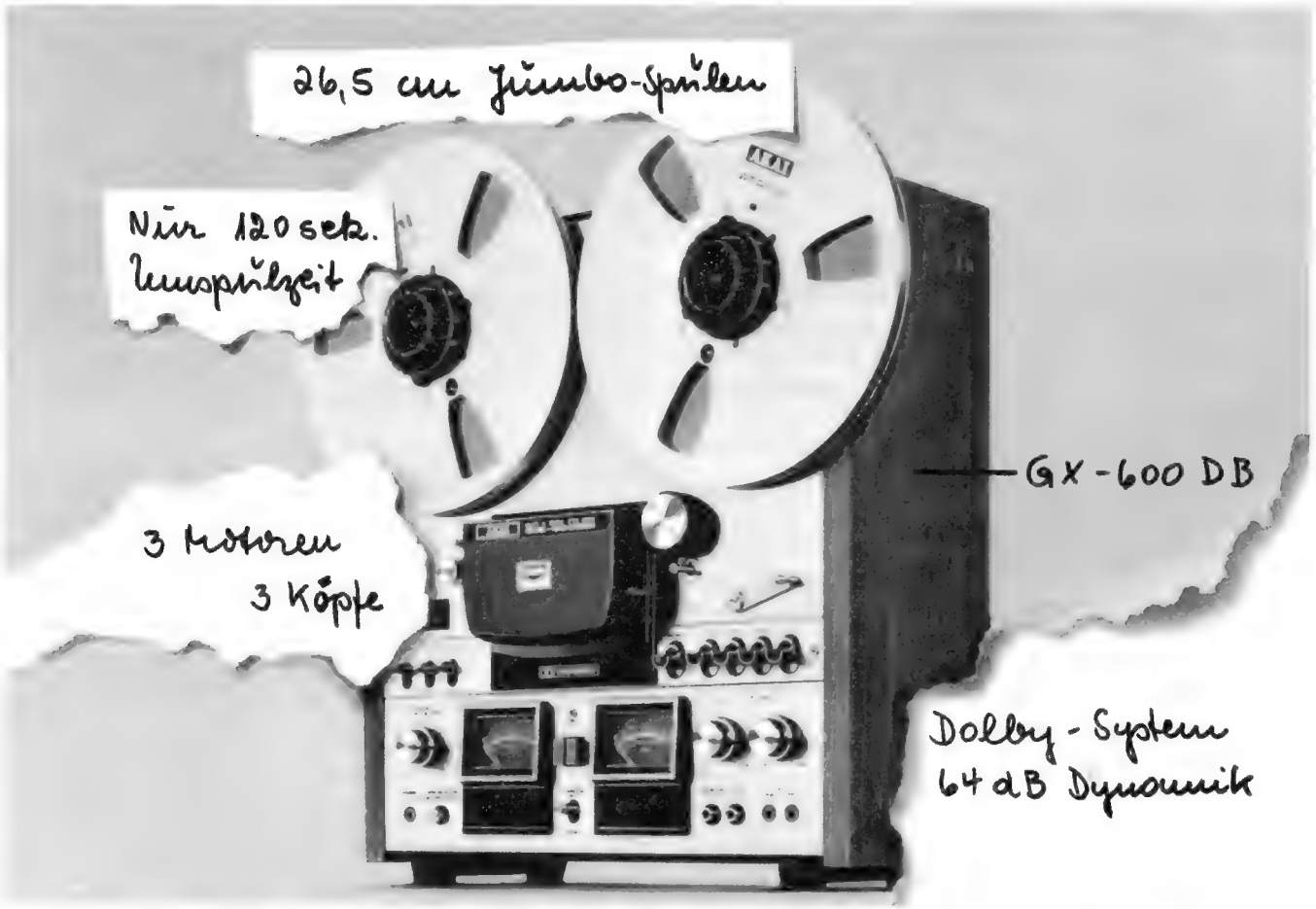
Auch beim Glas selbst ist die Bilanz des Fortschritts mager. Seit seiner Erfindung durch die alten Ägypter vor 3500 Jahren entstanden nur zwei Verfahren, die Zerbrechlichkeit zu verringern und die Aggressivität der Scherben zu vermindern: Das Vorspannen durch Wärmebehandlung, das schon zur Römerzeit bekannt war und heute noch beim Einschichtglas gebräuchlich ist. Und aus neuerer Zeit das Verkleben zweier Scheiben mit einer Kunststoff-Folie zum sogenannten Verbundglas.

Beide Sorten gelten zumindest im Sprachgebrauch als Sicherheitsgläser. Daß die Sicherheit hier eine höchst relative Angelegenheit ist, beweist die Praxis im Straßenverkehr ebenso häufig wie blutig. Im Grunde ist auch solch optimiertes Glas recht unsicher. Doch immerhin besteht die Chance, die bessere Art und mithin das kleinere von zwei Übeln zu wählen.

Seit jeher gibt es zu diesem Thema sehr unterschiedliche und leidenschaftlich vorgetragene Meinungen, die in beinahe weltanschaulichen Empfehlungen gipfeln. Und neuen Brennstoff enthält die bisweilen blutrünstige Diskussion ums Auto-Glas nun auch noch durch die gesetzliche Anschnallpflicht. Er-

Verbundglas: Zahlreiche lokal begrenzte Schäden durch einen Steinhagel, dennoch ausreichende Sicht.

Foto: Seufert



Super-Technik allein garantiert noch keine HiFi-Qualität. Aber unser neuer „GX-Kristall-Kopf."

Die technische Exzellenz der Akai-Tonbandmaschinen und Akai-Cassetten-Recorder ist unübertroffen. Unsere 2-Jahres-Garantie beweist es.

Warum Akai's „GX-Kristall-Kopf" so große Bedeutung hat? Weil dieser Tonkopf der Mittler zwischen Band und Ohr ist. Das wichtigste Einzelteil von Tonbandmaschinen.

Damit der neue Akai-Tonkopf 100% klangpräzise arbeitet, schneiden wir seinen magnetischen Kern aus einem Kristall (single x'tal). Einem Kristallgefüge, das in der Härte und Struktur einem Diamanten entspricht.

Diese neue hart-kristalline Masse erlaubt uns Super-Miniaturisierung des Kopfspalts, durch den jetzt die elektrischen Impulse (Ton) als sehr stark gebündeltes Magnetfeld aufs Band gesetzt bzw. dort abgenommen werden (focused field). Weil das nun streuungsfreier geschieht, erreichen wir deutlich bessere Übertragungswerte — und linearen Frequenzgang.

Der „GX-Kristall-Kopf" — exklusiv in Akai-Maschinen — produziert das kristallklare Spiegelbild des Originaltons: unverfälscht in den Baßlagen, sehr sauber im Präsenzbereich und verzerrungsfrei bei Höhenprägung.

Testen Sie Akai beim Fachhändler.

AKAI

Sicherheitsglas

leichtern kann dies die Glaswahl kaum, eher schon eine nüchterne Gegenüberstellung der Systeme und ihrer Eigenschaften.

Einschichtglas ist in Autos die am meisten verbreitete Sorte (in Deutschland ca. 90 Prozent). Sein Produktionsvorgang ist relativ einfach: Die zugeschnittenen und gegebenenfalls gebogenen

Zwei Systeme: harte Schale und zäher Kern

Scheiben aus Spiegelglas werden auf 600 Grad erhitzt und danach relativ rasch abgekühlt.

Diese Wärmebehandlung erzeugt im Glas eine Schichtung mit unterschiedlicher Spannung und Härte. Die Scheiben erhalten eine harte Oberfläche und einen weichen Kern. Das macht sie widerstandsfähiger und elastischer als normales Fensterglas. Die Vorspannung im Glas ändert außerdem das Splitterverhalten. Wenn es zum Bruch kommt, entstehen nicht die üblichen Scherben, sondern eine etwas harmlosere Krümelstruktur.

Verbundglas realisiert die Sicherheit aufwendiger, aber mit weniger genialen Mitteln. Zwischen zwei relativ dünnen, deckungsgleichen Scheiben wird in einer Wärmekammer bei Temperaturen um 100 Grad eine Kunststoff-Folie eingebacken. Diese Maßnahme schützt theoretisch überhaupt nicht vor Brüchen, sie verhindert nur im Schadensfalle, daß sich Glassplitter selbständig machen und größeren Schaden stiften. Die permanent klebrige Folie hält die Dolche recht zuverlässig fest.

Die Art zu brechen unterscheidet die beiden Glassorten ganz erheblich. Sind beim Einschichtglas die Grenzen der Festigkeit überschritten, so wird das Spannungsgefüge der Scheibe instabil, und eine Vielzahl von Sprüngen über die ge-

Zwei Bruchstrukturen: Krümel und Spinnen

samte Fläche löst sie in eine Krümelstruktur auf. Dieser Vorgang ist stets von einem Knall begleitet, der keineswegs so schrecklich ist, wie er oft dargestellt wird.

Das durch den Bruch zum Mosaik verfremdete Einschichtglas bleibt meist im Scheibenrahmen. Früher hatte das einen unangenehmen Nebeneffekt, denn eine sehr kleine Krümelstruktur machte die Windschutzscheibe undurchsichtig. Seit geraumer Zeit verhindern dies sogenannte Sichtinseln. Der Fahrer behält durch sie einen begrenzten Überblick, um die fatale Situation zu meistern.

Verbundglas stirbt weniger dramatisch: Es reißt oder bildet Bruchspinnen wie eine Fensterscheibe, ohne sich mit einem Knall zu verabschieden. Und eine Zertrümmerung der ganzen Scheibenfläche stellt sich eigentlich nur bei ganz kapitalen Unfällen ein.

Sehr unterschiedlich aber ist bei den beiden Glasarten auch die Situation nach dem Ereignis: Eine geborstene Einschichtglasscheibe läßt sich mühelos und mit geringem Verletzungsrisiko entfernen. Man stößt dagegen und sie fällt zusammen wie ein Kartenhaus. Gebrochene Verbundglasscheiben lassen sich nur mit Werkzeug und großer Mühe durchdringen. Wo sie installiert sind, ist nach Unfällen auch kein Notausgang. Auch darum bleibt der Einsatz von Verbundglas auf die Windschutz- und allenfalls noch auf die Heckscheibe beschränkt.

Verbundglas-Frontscheiben: serienmäßig oder gegen Aufpreis*

Alfa Romeo	**Verbundglas-Frontscheibe serienmäßig bei Alfetta GT und Alfa Romeo Montreal. Gegen Aufpreis lieferbar für sämtliche Alfasud- und Alfa Nord-Modelle für DM 190,—.**
Audi NSU	**Serienmäßig bei Audi 100 Coupé S und NSU Ro 80. Gegen Aufpreis lieferbar für Audi 50 LS/GL, Audi 80 S, 80 GTE für DM 172,— sowie für Audi 100 L, 100 LS und 100 GL für DM 190,—.**
BMW	**Serienmäßig bei BMW 320 i, 3.0 S, 3.0 Si, 3.0 L, 3.0 CSL, 3.3. Bei allen übrigen Modellen Aufpreis DM 172,—. Ab Januar 1976 wahlweise Verbundglas- oder Einscheibenglas-Frontscheibe ohne Aufpreis bei sämtlichen Modellen.**
Chrysler/Simca	**Serienmäßig bei Chrysler 160, 180 und 2 Liter, Simca 1000 Rallye 2 sowie Simca 1100 TI. Auf Wunsch ohne Aufpreis für Simca 1308 GT in Verbindung mit getönter Scheibe. Für alle übrigen Modelle gibt es ab Werk keine Verbundglas-Frontscheiben.**
Citroen	**Serienmäßig bei allen CX-Modellen. Gegen Aufpreis (DM 158,—) lieferbar für alle GS-Modelle. 2 CV und Dyane nur Einscheibenglas.**
Fiat	**Verbundglas-Frontscheiben gibt es für sämtliche Modelle nicht ab Werk, auch nicht gegen Aufpreis.**
Ford	**Serienmäßig bei Escort RS 2000 und Granada Ghia. Gegen Aufpreis lieferbar für sonstige Escort-Modelle (DM 156,—), Taunus und Capri (DM 163,—) sowie für die sonstigen Granada-Modelle (DM 181,—).**
Lancia	**Serienmäßig bei allen Modellen.**
Leyland	**Serienmäßig bei Triumph Spitfire, Rover 2000 TC, Rover 3500 V8, Rover 3500 S, MGB, MGB GT und bei sämtlichen Jaguar-Modellen. Aufpreis (ohne Einbaukosten in Höhe von rund 35,— Mark) bei Mini 1000 und Innocenti Mini 1001 (DM 116,—), Allegro (DM 165,—), Maxi 1750 (DM 221,—).**
Mercedes-Benz	**Serienmäßig bei allen Modellen.**
Opel	**Serienmäßig bei Commodore GS und GS/E sowie Diplomat. Gegen Aufpreis lieferbar für Kadett (DM 114,50), Ascona und Manta (DM 125,—), Rekord und Commodore (DM 140,—) sowie Admiral (DM 266,— einschließlich Scheibenantenne).**
Peugeot	**Serienmäßig bei 504 Coupé, Cabriolet und 604 SL. Gegen Aufpreis lieferbar für alle 104-Modelle (DM 165,—), 204- und 304-Modelle (DM 190,—) sowie für 504-Limousinen und Kombi (DM 210,—).**
Porsche	**Serienmäßig bei allen Modellen.**
Renault	**Serienmäßig bei R 5 TS, R 12 TS, R 15 TS, R 17 TL, R 16 TS, R 16 TX, R 30 TS und Renault Alpine. Verbundglas gegen Aufpreis nur in Verbindung mit Automatikgurten lieferbar für R 4 TL (DM 125,—), R 5 TL (DM 150,—), R 6 (DM 150,—), R 12 TL (DM 200,—), R 15 TL (DM 240,—) und R 16 TL (DM 200,—).**
Volvo	**Serienmäßig bei allen Modellen.**
VW	**Auf Wunsch gegen Aufpreis lieferbar für VW 1200, VW 1200 L (DM 88,—), VW Käfer Cabriolet (DM 141,—), sowie für VW Polo, VW Golf, VW Scirocco und VW Passat für DM 172,—.**

* Preis einschließlich Mehrwertsteuer.

DER WEICHE
WEINBRAND
CHANTRÉ
hi, hi – ich bin der
Weihnachtsmann!

Sicherheitsglas

Auf feindliche Umwelteinflüsse reagieren die zweierlei Gläser in fast bedenklichem Maße verschieden. Das

Zwei Bruchrisiken: spitze Steine und stumpfe Gewalt

Einschichtglas ist gegen jede stumpfe Gewalt außerordentlich immun. Es läßt sich in furchterregender Weise verbiegen, und Monteure schrecken überhaupt nicht davor zurück, Hartglas mit dem Gummihammer in den Rahmen zu knüppeln. Andererseits genügt ein leichter Schlag mit einem spitzen Hämmerchen, um die harte Oberfläche zu verletzen, das Spannungsgefüge zu beschädigen und den Zusammenbruch auszulösen.

Verbundglas reagiert genau umgekehrt: Es verträgt die stumpfe Gewaltanwendung mit dem Gummihammer überhaupt nicht. Wird es mit dem spitzen Hämmerchen traktiert, entstehen zwar ebenfalls Brüche, aber es gibt nicht, wie beim Einschichtglas, einen Totalschaden der ganzen Scheibe.

In der Fahrpraxis sind die Beschädigungsrisiken ähnlich. Einschichtglas widersteht weichen Flugobjekten sehr erfolgreich. Aufprallendes Federvieh kann solchen Scheiben fast überhaupt nichts anhaben. Doch hochgeschleuderte Steine sind imstande, die Scheibe gänzlich zu zertrümmern, wenn ihre Aufprallenergie ausreicht, die harte Außenschicht zu sprengen.

Verbundglas ist grundsätzlich durch weiche und harte Treffer gefährdet. Es wird bei ausreichender Wucht immer beschädigt, doch praktisch nie völlig zerstört. Sicht und Wetterschutz bleiben erhalten.

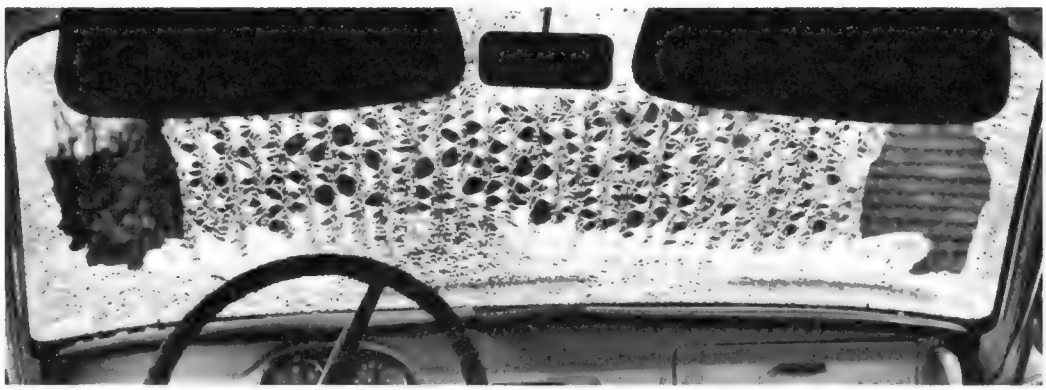
Mit defektem Einschichtglas muß der Fahrer umgehend in die Werkstatt, mit beschädigtem Verbundglas kann er getrost heimfahren.

Einschichtglas schützt so lange, bis es bricht. Es ist bis zu seiner Bruchgrenze eine solide Barriere, leistet aber einmal durchschlagen allen eindringenden Objekten keinen nennenswerten Widerstand mehr. Es kann darum nicht völlig verhindern, daß Steine und dergleichen mit beträchtlicher Restenergie in den Innenraum vordringen. Verbundglas bricht bei Feindberührung relativ früh, doch

Zwei Abwehrsysteme: starre Barriere und nachgiebige Folie

bremst die zähe Folie den Eindringling kraftverzehrend ab. Annähernd ähnliche Verhältnisse herrschen, wenn die durchschlagende Kraft von innen kommt, wenn also bei Unfällen ein Kontakt zwischen Kopf und Scheibe stattfindet.

Einschichtglas wird vom Kopf bei relativ geringen Aufprallgeschwindigkeiten durchschlagen (20–30 km/h). Die niedrige Bruchgrenze verhindert, daß der Zusammenprall zwangsläufig schwere Knochenbrüche hervorruft. Was allerdings den Passagier danach erwartet,



Einscheibenglas: Totalschaden durch einen Stein. Glaskennzeichnung: Einscheibenglas hat AS 2 (links), Verbundglas AS 1 im Prüfzeichen.

ist wenig vorteilhaft: Er wird aus dem Wagen geschleudert oder er bekommt zumindest gewaltsame Berührung mit der Karosserie.

Verbundglas ist bei solcher Gelegenheit nicht unbedingt widerstandsfähiger, denn der Sprungtucheffekt der Folie ist temperaturabhängig. Dipl.-Ing. Kramer von der TU Berlin stellte fest, daß niedrige (5 Grad) und hohe Temperaturen (35 Grad) der Folie die gleiche Bruchgrenze bescheren wie dem Einschichtglas (Aufprallgeschwindigkeit 20–30 km/h). Nur bei Temperaturen um 20 Grad ist die Zähigkeit optimal: Die Folie reißt erst, wenn der Kunstkopf mit mehr als 50 km/h geflogen kommt.

In der Praxis ist der Durchbruch durchs Einschichtglas häufiger. Entsprechend oft taucht es darum auch in medizinischen Statistiken als Ursache für beträchtliche Gesichtsverletzungen auf. Diese und vor allem Augenschäden werden nicht zuletzt dadurch hervorgerufen, daß beim Bruch des Hartglases feine Glasspieße frei werden, die Gesichtshaut, Augenlider und Augäpfel durchbohren.

Dem Verbundglas, dessen Scherben an der Folie kleben bleiben, weisen medizinische Statistiken ein insgesamt geringeres Verletzungsrisiko nach. Dies ist freilich nur so lange gewährleistet, wie die Folie nicht durchbrochen wird. Die dann entstehende gläserne Halskrause nämlich führt häufig zu tödlichen Schnittverletzungen, zudem werden beim Sprengen der Folie Kräfte frei, die zu Wirbelbrüchen führen können.

Ein gewaltsames Zusammentreffen von Kopf und Glas können Sicherheitsgurte weitgehend, aber nicht ganz verhindern. Wer weit vorn sitzt und die Gurte lokker trägt, hat auch ange-

chnallt den Scheibenkon-
ikt zu befürchten. Vor den
pießen einer berstenden
inschichtscheibe übrigens
nd auch korrekt gegurtete
utoinsassen nie ganz si-
ner. Die Pfeile können auch
ei Distanz noch Haut- und
ugenschäden verursachen.

Verbundglas ist teurer,
elbst beim Großserienein-
atz kostet eine Windschutz-
cheibe aus diesem Mate-
ial den Kunden rund 50
Mark mehr. Das ist knapp
er Gegenwert eines guten,
utomatischen Gurtsystems.
lüchtern rechnende Sicher-
eitsanalytiker wie Dr. Ul-
ch Seiffert vom Volks-
agenwerk sagen: Der
Gurt bringt insgesamt mehr,
ie Nutzen/Kosten-Analyse
pricht zunächst für ihn und
rst in zweiter Linie für das
eurere Verbundglas.

Die Bayerischen Motoren
Werke, die neuerdings beide
Glasarten zum gleichen
Preis offerieren, machen
ine andere Kostenrechnung
uf. Nach dieser ist Ein-
chichtglas im Normalbe-
rieb (ohne besonderes
teinschlagrisiko) wirt-
chaftlicher, weil es auf
Grund seiner härteren Ober-
äche länger eine gute op-
sche Qualität behält.

Dennoch bleibt Sparsamkeit
m Bereich der Windschutz-
cheibe fragwürdig. Das
illigere Einschichtglas
chließt, wie sich zeigte, ein
Verletzungsrisiko trotz Gurt
icht völlig aus. Das Unge-
nach, mit einem Schlag der
Windschutzscheibe beraubt
u sein, darf auch nicht
nterschätzt werden. Der
chutz vor solchen Über-
aschungen allein ist schon
en Aufpreis wert. Es läßt
ich darüber streiten, ob die
Autowerke den Mehrbetrag
ordern oder gleich mit ein-
alkulieren sollten. Unbe-
ingt zu verurteilen aber ist
s, daß immer noch manche
Hersteller nicht einmal die
ahlweise Ausstattung mit
Verbundglas anbieten.

Clauspeter Becker

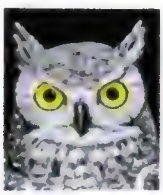
Die SAFE-Alarm-Anlage Endlich perfekter Schutz zum vernünftigen Preis

Die meisten Privatleute und Geschäftsinhaber antworten zum Thema Sicherheit vor Einbruch oder Diebstahl: „Ich bin versichert". Das ist wichtig und auch richtig. — Doch welche Versicherungspolice hat schon einen Einbrecher vertrieben?

Schutz und Sicherheit vor Einbruch oder Diebstahl ist heute einfacher denn je. Mit dem SAFE-Alarm-Set. Das SAFE-Alarm-System arbeitet als einziges nach einem völlig neuen technischen Konzept. Modernste Sicherheits-Elektronik läßt dem Einbrecher keine Chance mehr. Ein weiterer Vorzug:

Das SAFE-Alarm-Set ist drahtlos und installationsfrei! Das zahlt sich aus. Denn keine aufwendigen Spezialinstallationen durch Wände, Decken, Treppen und Terrassen zerren an Ihren Nerven und löchern Ihr Budget.

Das SAFE-Alarm-Set ist beliebig zu erweitern. Egal wohin und wie groß Sie Ihre „Sicherheitszonen" wünschen. Nach dem Baukastenprinzip wird das SAFE-Alarm-Set durch Einsatz weiterer Geräte zu einem unüberlistbaren totalen Sicherheits-System.



Die Geräte einfach in eine Steckdose stecken. Das ist so ungefähr alles, was Sie tun müssen. Sofort haben Sie perfekten Schutz zu einem vernünftigen Preis. Zu kaufen bei Ihrem Elektrofachhändler.

Informationsmaterial und Händlernachweis erhalten Sie gegen diesen Kupon. (Wußten Sie, daß in Deutschland ca. alle 17,5 Sekunden eingebrochen oder gestohlen wird?)

Kupon

Bitte schicken Sie mir kostenlos Informationsmaterial und Händlernachweis für das SAFE-Alarm-Set.

Name

Ort ( )

Straße:

453

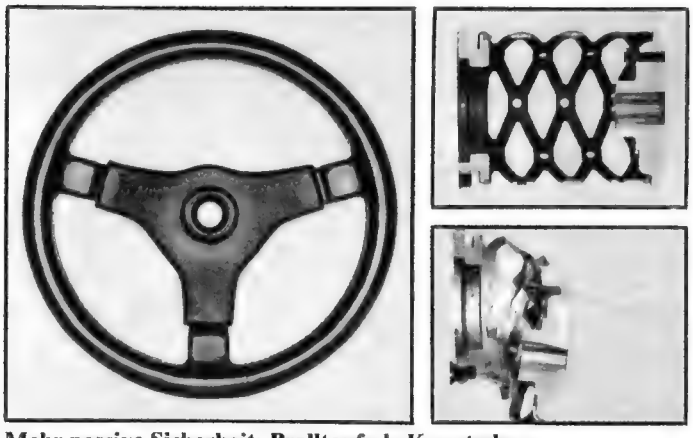
SAFE sicherungstechnik
D 6057 Dietzenbach, Postfach 1326
Tel. 06074/2214, Telex 4191594

Scherengitter-Pralltopf für Leder-Lenkräder

Das Angebot an sportiven Lederlenkrädern ist seit vergangenem Herbst stark geschrumpft. Grund: Die vom TÜV angewendeten Prüfrichtlinien wurden um einen nur schwer zu bestehenden Prüfpunkt erweitert – den Aufpralltest.

Um hier positiv abzuschneiden, mußten die Lenkrad-Hersteller ihre Produkte mit energieverzehrenden Prallelementen ausrüsten. Deren Aufgabe ist nicht einfach: Sie sind dafür verantwortlich, daß die vom menschlichen Körper aufzunehmenden Kräfte bei einem Aufprall mit 24 km/h auf das Lenkrad in erträglichen Grenzen bleiben. Sie dürfen jene 1135 kg nicht überschreiten, die die für Europa gültige ECE-Regelung 12 (Economic Commission for Europe) vorschreibt.

Während die anderen Sportlenkrad-Produzenten meist Metallkörbe aus fingerbreiten Blechstreifen oder Hohlkörper aus Wellrohr als Pralltöpfe verwenden, sind die von der Firma ati Wetzlar (6335 Naunheim, Postfach 10) vertriebenen Indianapolis-Volants mit Scherengitter-Prallelementen ausgerüstet. Das von dem Lenkradwerk KS entwickelte und aus zwei Millimeter starkem Blech gestanzte Gitter wird gebogen und zu einem Korb zusammengeschweißt. Der anschließende Glühvorgang soll Spannungen im Stahl eliminieren. Außerdem ist das Gitter an den Kreuzungsstellen mit Bohrungen versehen, die bei der Deformation des zaunförmigen Korbes jeweils noch einige Millimeter an Verformungsweg zur Verfügung stellen.



Mehr passive Sicherheit: Pralltopf als Knautschzone

Im Gegensatz zu den Autofirmen, die Crash-Tests mit kompletten Autos durchführen und oftmals schon wegen zusätzlicher Verformungselemente im Lenksystem die Forderungen der ECE-Regelung leichter erfüllen, begnügen sich die Hersteller von Sportlenkrädern aus Kostengründen allein mit der Aufprall-Prüfung der Lenkräder. Aus diesem Grund bieten die Leder-Volants, die den Test bestanden haben, manchmal ein höheres Maß an passiver Sicherheit als das jeweilige Serienlenkrad.

Neue Versicherungsklassen für Opel

Die neuen Mittelklassewagen von Opel – Ascona und Manta – wurden in günstigere Kasko-Klassen eingeordnet: Der Ascona gehört jetzt in Typklasse 15 (vorher 17), der Manta in 16 (vorher 19) und der Manta GT/E in Klasse 17 (vorher 21).

DATSUN 240K GT, DATSUN 260Z 2+2.

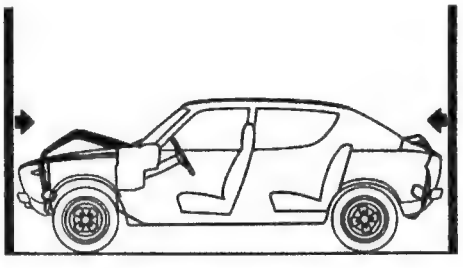
Die klassische Limousine, das klassische Sportcoupé. Sicherheit ohne Kompromisse.

Der DATSUN 240K GT und der DATSUN 260Z 2 + 2 gehören zu den Sechszylindern, die nicht nur an Ausstattung und Komfort eine Menge bieten, sondern darüber hinaus ein ungewöhnliches Maß an Sicherheit.

Beide haben eine computerberechnete Fahrgastzelle, die durch vorprogrammierte vordere und hintere Knautschzonen optimal geschützt ist. Diese formstabile Fahrgastzelle ist das Ergebnis hundertfacher Crash-Tests. Selbst bei Frontalaufprall mit 50 km/h auf eine feste Wand bleibt sie weitgehend unbeschädigt. Die Monocoque-Sicherheits-Karosserie – eine fest mit der Karosserie verbundene verwindungsstelfe Rahmen/Boden-Gruppe – verfügt über außergewöhnlich stabile Längs- und Querträger und seitenaufprallдämpfende Türholme. Das Dach ist durch eine spezielle Rahmenkonstruktion verstärkt und bietet damit erhöhte Sicherheit beim Überschlag.

Beide Wagen haben Teleskop-Sicherheitslenksäule, 2-Kreis-Bremssystem mit Bremskraftverteiler und -verstärker sowie Scheibenbremsen vorn. Kontrolleuchten für das Bremssystem sind ebenso selbstverständlich wie die Sicherheitsfrontscheibe aus Verbundglas, die heizbare Heckscheibe, eine elektrische Scheibenwischwasch-Anlage (zweistufig), Rückfahrscheinwerfer, Kopfstützen vorn (beim 260Z 2 + 2 integriert) und eine Zwangsentlüftung, die ein Beschlagen verhindert und damit für gute Sichtverhältnisse sorgt. Der DATSUN 240K GT hat ein Lenkrad, das – samt Lenkradsäule – in der Höhe stufenlos verstellbar ist und dadurch ein körpergerechtes, ermüdungsfreies Fahren möglich macht. Der DATSUN 260Z 2 + 2 ist ein Wagen, der nicht nur sportlich und sicher ist, sondern auch besonders langlebig. Und deshalb wohl bis heute das meistgekaufte Sportcoupé der Welt.

(Jeder DATSUN ist bereits für die neuen, bleiarmen Kraftstoffe ausgelegt. Seit 1972 wird in Japan Benzin mit einem Bleigehalt von 0,07 g/l gefahren, also mit nur halb soviel wie ab 1976 bei uns Vorschrift wird.)



Die Fahrgastzelle im DATSUN – optimal geschützt durch computerberechnete vordere und hintere Knautschzonen.

DATSUN

Garantie: 1 Jahr ohne km-Begrenzung

Handelsmarke der NISSAN Motor Co Ltd Tokyo/Japan

Das Komplett-Konzept.

DATSUN gibt's in 6 Grundtypen von 1000 ccm bis 2600 ccm. Bei über 600 Vertragshändlern.
Cherry 100A, 981 ccm, 45 DIN-PS · 120Y, 1163 ccm, 52 DIN-PS · 160J, 1579 ccm, 72 DIN-PS · 180B, 1785 ccm, 88 DIN-PS · 240K GT, 2370 ccm, 113 DIN-PS · 260Z 2+2, 2547 ccm, 126 DIN-PS

DATSUN. Nissan Motor Deutschland GmbH. 4 Düsseldorf, Johannes-Weyer-Str. 1–3.
Die 4 Vertriebsgesellschaften: DATSUN Autovertrieb Deutschland-Nord GmbH, 29 Oldenburg. DATSUN Autovertrieb Deutschland-Süd GmbH, 609 Rüsselsheim.
DATSUN Autovertrieb Deutschland-West GmbH, 43 Essen. DATSUN Autovertrieb Bayern GmbH, 89 Augsburg.

Nachrichten aus der Technik

Mehr Gürtelreifen in den USA

Einer Marktuntersuchung der Firma Goodyear zufolge ist der Anteil der verwendeten Gürtelreifen in den USA auf etwa 40 Prozent gestiegen. Dies entspricht einer Zuwachsrate von 30 Prozent gegenüber dem Vorjahr, was darauf schließen läßt, daß immer mehr amerikanische Autofahrer – trotz strenger Geschwindigkeitsbeschränkungen – die Vorteile von Gürtelreifen zu schätzen wissen.

Fortschritte in der Elektrofahrzeugtechnik

Die wegen ihrer gravierenden Nachteile (niedriges Leistungsgewicht, geringe Reichweite, relativ hoher Preis) stark umstrittenen Elektrofahrzeuge haben die Firma Varta zu einer Entwicklungsarbeit veranlaßt, mit dem Ergebnis, daß das Leistungsgewicht der Batterien auf die Hälfte, das der Elektromotoren gar auf ein Fünftel der früheren Werte reduziert werden konnte.

Reichweite 60 bis 80 km: Delcar 1000 S von Zagato (Italien).

Da nach Meinung der Batterie-Forscher im wesentlichen drei verschiedene Einsatzgebiete für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu erwarten sind, (öffentlicher Nahverkehr, Transportnahverkehr und individueller Personennahverkehr) wurde ein Drei-Klassen-Batteriesystem entwickelt. Dieses beinhaltet drei verschiedene Batterien, die sich technisch durch die die Lebensdauer darstellende Anzahl der Zyklen unterscheidet; ein Zyklus bezeichnet das einmalige Be- und Entladen des Stromspeichers.

Durch diese Einteilung der Elektrofahrzeuge in Einsatzbereiche konnte das Problem der Reichweite weitgehend in den Griff bekommen werden: die einzelnen Batterien garantieren mögliche Strecken bis zu 100 km bei einer durchschnittlichen Dauergeschwindigkeit von 70 km/h.

Auch auf dem Gebiet der Wirtschaftlichkeit wurden Fortschritte erzielt: Bei ähnlichen Produktionszahlen wie von Verbrennungsmotorfahrzeugen, sollen sich die Betriebskosten der stromgetriebenen auf die Hälfte derer „normaler" Autos senken lassen.

Sicherheit
kann man nachträglich nicht einbauen.

DATSUN 240K GT
2370 ccm
113 DIN-PS
180 km/h
5-Gang
wahlweise Automatik

DATSUN 260Z 2+2
2547 ccm
126 DIN-PS
205 km/h
5-Gang
2 Vergaser
große Heckklappe

Hallo Fans: Mäßig, aber regelmäßig!

Schlichte. Die klare Wohltat. Trinke ihn mäßig, aber regelmäßig.

Ein Jah

VW nimmt Stellung z

Die von auto motor und sport durchgeführte Golf-Testaktion wird mi diesem Bericht abgeschlos sen. Begonnen hatte sie mi dem Fragebogen „Wie ha sich der VW Golf in Kunden hand bewährt?", der zusam men mit dem 50 000 Kilome ter-Dauertest über den Gol in Heft 16/1975 veröffentlich wurde.

An der Aktion haben sich 4421 Leser beteiligt. Sie hat-

Gesprächsrunde, rechte Reihe Linke Reihe von vorn nach hin

olf

erkritik am Golf.

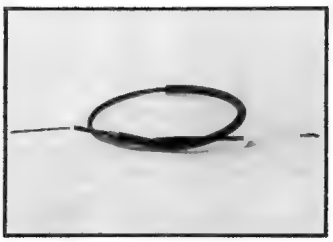
ten mit dem Golf zusammen über 70 Millionen Kilometer zurückgelegt.

Die Auswertung der eingegangenen Fragebögen wurde bereits in Heft 23/1975 abgedruckt. Anschließend fand in der Redaktion ein Gespräch mit Technikern des VW-Konzerns statt, in dem die Gäste zu den markantesten Schwachpunkten des Käfer-Nachfolgers Golf Stellung nahmen.

Schwachpunkt 1: Der Gaszug

22,6 Prozent der Teilnehmer meldeten gerissene Gaszüge.

Hermann Hablitzel, 58, Leiter der Pkw-Entwicklung: „Der Gaszug, ein scheinbar ganz einfaches Teil, hat deshalb so viele Schwierigkeiten bereitet, weil sich die ersten Exemplare vor allem bei der Montage als zu empfindlich erwiesen haben. Das



Neuer Gaszug

stellte sich natürlich erst heraus, als die Serienproduktion bereits voll angelaufen war. Daraufhin wurde der Montageablauf am Band überprüft und in entscheidenden Punkten verbessert. Später kamen noch mehrere konstruktive Änderungen hinzu, etwa 15 an der Zahl. Heute besteht der Zug aus mehreren Einzeldrähten und ist dadurch elastischer und unempfindlicher gegen Abknicken bei der Montage geworden. Außerdem wurde an der kritischsten Knick- und Bruchstelle – dort ist der Zug mit einem Haken verlötet – ein Kunststoffkegel

nach hinten: auto motor und sport-Redakteure Westrup, Eicker, VW-Techniker Hablitzel, Schuster, VW-Pressesprecher Konrad. motor und sport-Redakteure Schruf, Hack, VW-Techniker Naumann, Borgward, Groß.

Der unechte Boxer.

Kernstück der neuen Ferrari Berlinetta Boxer ist ein völlig neu entwickeltes Zwölfzylindertriebwerk mit je sechs in einer Ebene gegenüberliegend angeordneten Zylindern. Dennoch handelt es sich hier um keinen echten Boxer, sondern um einen 180°-Flachmotor mit beachtlichen Leistungswerten.
Schon bei 4000 U/min stellt sich unbändige Schubkraft ein, und auch jenseits von 7.000 Touren sind die Drehzahlreserven noch lange nicht erschöpft. Kurz – ein außergewöhnliches Automobil mit einem Höchstmaß an Faszination.

Und darüber berichtet die neue MOTOR REVUE.

Wollen Sie wissen, wie einem Porsche turbo-Fahrer bei Tempo 250 zumute ist? Welcher Mythos eine Harley Davidson Electra Glide umgibt? Die neue MOTOR REVUE vermittelt Ihnen dieses ebenso seltene wie exclusive Vergnügen.
Mehr noch. Lesen Sie alles über die Grand-Prix-Saison 1975 mit ihren dramatischen Höhepunkten. Über einen V 8-Motor von BMW der nie gebaut wurde. Über Traumwagen im Test, schnelle Boote und außergewöhnliche Reisen. Über Autos des Jahres. Über den Verkehr, wie Experten ihn im Jahr 2000 sehen.

Inhalt und Ausstattung der neuen MOTOR REVUE setzen höchste Qualitätsmaßstäbe. MOTOR REVUE entsteht in der Redaktion von auto motor und sport, einer der führenden Autozeitschriften der Welt.
Die neue MOTOR REVUE erscheint nur einmal im Jahr.

Mit über 160 lebendig, überwiegend farbig gestalteten Seiten. Sie kostet 12 Mark und ist bei allen guten Buchhandlungen und Zeitschriften-Verkaufsstellen erhältlich.
Oder bestellen Sie direkt bei der Motor-Presse-Stuttgart, 7 Stuttgart 1, Postfach 1042.

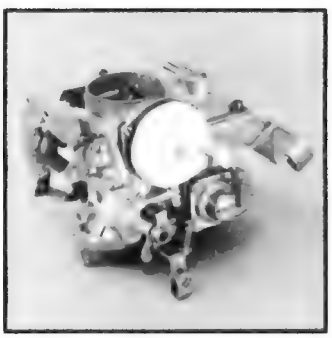
Eine gute Empfehlung:
Hier haben Sie das besondere Geschenk für besonders gute Freunde.

angespritzt, der das Abknikken des Seils verhindert. Die neuen Gaszüge sind zudem etwas länger und mit einer besseren Schutz garantierenden, dicken Ummantelung versehen."

Schwachpunkt 2: Der Vergaser

21,3 Prozent der Teilnehmer beanstandeten die Startautomatik, Motoraussetzer und unsaubere Vergaserübergänge.

Peter Groß, 41, Sprecher der Abteilung Kundendienst-Technik: „Um den Vergaserproblemen Herr zu werden, wurden im wesentlichen zwei Änderungen eingeführt: die Pulldown-Dose und die doppelt pneumatisch gesteuerte Leerlaufdüse. Die Pulldown-Dose sorgt dafür, daß der in kaltem Zustand



Verbesserter Vergaser

Groß

beim Vollgasgeben leicht zum Ruckeln und Ersaufen neigende Golf-Motor nicht mehr mit zu sehr überfettetem Gemisch versorgt wird. Die erwähnte Leerlaufdüse schaltet in Abhängigkeit von der Temperatur von der einen auf die andere Größe um – sie bewirkt einen stabileren Leerlauf bei unterschiedlichen Betriebstemperaturen."

Fritz Naumann, 39, Leiter der Abteilung Motoren-Erprobung bei Audi NSU: „Mit der elektrisch beheizten

Naumann

Startautomatik, die die Vergaser der Golf-Motoren besitzen, mußte man wohl oder übel gewisse Nachteile in Kauf nehmen. Für den (seit den Werksferien im Golf lieferbaren) 1,6 Liter-Motor haben wir deshalb eine sogenannte kombinierte Startautomatik entwickelt. Sie steuert die Gemischzufuhr in der Kaltlaufphase sowohl in Abhängigkeit von der elektrischen Beheizung als auch von der Kühlwasser-Temperatur. Diese Maßnahme garantiert sehr günstige Kaltlaufeigenschaften. Zudem läuft die 1,6 Liter-Maschine im Leerlauf mit Spätzündung. Dadurch wird eine höhere Leerlaufstabilität erzielt. Der Motor geht also nicht mehr so leicht aus, was besonders bei Automatik-Autos häufig kritisch war."

Schwachpunkt 3: Der Kofferraum

18,4 Prozent der Teilnehmer fanden nach Regenfahrten Wasser im Kofferraum vor.

Hablitzel: „Als Maßnahmen gegen das Eindringen des Wassers im Heckbereich haben wir an zahlreichen Stellen die Abdichtung verbessert und zusätzliche Dichtungen an allen möglichen Punkten angebracht. Unter anderem wurde auch der Rohbau im Bereich der Gasdruckfeder-Aufnahme geändert. Insgesamt sind in der Zwischenzeit über 40 Verbesserungen wegen dieser Beanstandungen in die Serienproduktion übernommen worden. Das ebenfalls häufig kritisierte Klappern im Heckbereich wurde haupt-

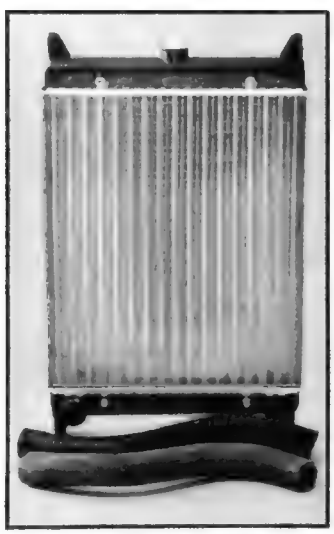
Hablitzel

sächlich von der Gepäckraum-Abdeckung verursacht. Dieses Teil wird jetzt in einer stabileren Ausführung geliefert."

Schwachpunkt 4: Die Wasserkühlung

15,5 Prozent der Teilnehmer reklamierten Mängel am Kühlwasser-System.

Claus Borgward, 37, Zentralbereichsleiter der Qualitätskontrolle: „Hier handelte es sich hauptsächlich um Fertigungsmängel. Die diversen zum Kühlwasser-System gehörenden Gußteile wiesen anfangs zum Teil starke Gratbildung an den Schlauchanschlußstellen auf. Aus diesem Grund wurden die Verbindungen zwischen Schlauch und Stutzen häufiger undicht. Mit der Beseitigung der Grate erhielten die Anschlußstutzen an ihren Enden Wulste, die jetzt eine gute Preßverbindung Gußteil/Schlauch garantieren. Eine weitere Verbesserung betraf die Qualität der Kühlwasserschläuche. Sie hat als letzte Maßnahme eingesetzt – wir sind nun sicher, diese Geschichte im Griff zu haben."

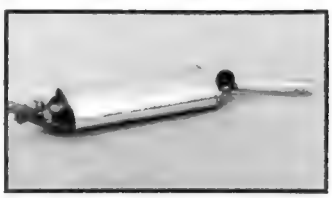


Verbesserte Wasserkühlung

Schwachpunkt 5: Die Auspuffanlage

15,1 Prozent der Teilnehmer beanstandeten defekte und abgebrochene Auspuffanlagen.

Herbert Schuster, 34, Leiter des Pkw-Versuchs: „Zu der hohen Schadensquote hat sicherlich auch die bekannte Dröhnneigung im Drehzahlbereich zwischen 4000 und 5000 U/min beigetragen, die vom Kunden häufig als Defekt reklamiert wurde. Das ist ein Schönheitsfehler, aber kein echter Schaden. Anders dagegen die vor allem bei den 1,1 Liter-Modellen am Auspuffrohr aufgetretenen Brüche. Um sie abzustellen, wurde die Materialstärke des Rohres von 1,5 auf 2 mm angehoben. Die Schäden am Eingang zum Hauptschalldämpfer, ebenfalls Brüche und Risse, waren auf die zu geringe Einstecklänge des Rohres im Dämpfer zurückzuführen – dadurch wurde die Dauer-



Modifizierter Auspuff

Schuster

Fotos: Thoma

»So bringt mir mein Auto einfach mehr«

Fragen Sie uns. Wir beraten Sie gern und schicken Ihnen sofort genaue Informationen.

WESTFALIA

WESTFALIA-WERKE
Franz Knöbel u. Söhne KG
4832 Wiedenbrück
Postfach 540 / b

festigkeit der zusätzlich geschweißten Verbindung stark beeinträchtigt. Die Einsteckläge ist nun vergrößert und optimiert. Ärger gab es anfangs auch mit dem in der Anlage verwendeten Wellrohr. Die Versuchsexemplare waren zwar in Ordnung, als der Zulieferer aber hohe Stückzahlen produzierte, zeigten sich vorübergehend Qualitätseinbußen."

Schwachpunkt 6: Die Schaltung

11,9 Prozent der Teilnehmer bemängelten die Schwergängigkeit und Unexaktheit der Schaltung sowie Defekte am Schaltgestänge.

Schuster: „Diese Beanstandungen beziehen sich noch auf die Seitendruck-Schaltung, die ab den 76er-Modellen sowohl beim Golf als auch beim Scirocco von der Tauchdruck-Schaltung abgelöst wurde. Zu der Schwergängigkeit trugen vor allem Kunststoffbuchsen bei, an deren Stelle zuletzt auch noch bei der alten Schaltung Kugelköpfe traten, die Verkantungen und deren nachteilige Folgen ausschließen. Diese Erkenntnisse sind natürlich auch bei der neuen Schaltung berücksichtigt. Zudem bietet das schon seit längerem im Audi 50, 80, Passat und jetzt auch im Golf verwendete Schaltsystem einen weiteren Vorzug: Es braucht nur an einer Stelle justiert zu werden. Bei der Seitendruck-Schaltung gab es dagegen mehrere Einstellmöglichkeiten und damit auch mehrere Fehlerquellen."

Schwachpunkt 7: Die Bremsen

8,3 Prozent der Teilnehmer bemängelten quietschende und defekte Bremsen.

Borgward: „Das Bremsenproblem beim Golf bestand in erster Linie aus einem Quietschproblem. Die Ursache dafür war bei den Bremsklötzen der Scheibenbremse zu suchen, deren Belagstärke einer günstigeren Lebensdauer zuliebe erhöht worden war. Wegen der größeren Dicke ist dieser Belag, der auch noch eine Regennut aufweist, elastischer und damit empfindlicher gegen Störgeräusche verursachende Schwingungen. Durch die Einführung der schmierfettähnlichen, aus Kunststoff bestehenden Rückenplatten-Beschichtung konnte die Quietscherei für eine bestimmte Zeit abgestellt werden. Nämlich so lange, bis sich die Beschichtung verflüchtigt hat. Besserung wird zudem eine Maßnahme bringen, die bald in die Serie übernommen werden soll –

Verbesserte Scheibenbremse

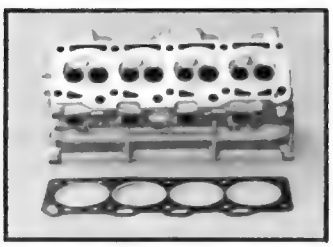
Borgward

der Verzicht auf die Regennut. Weitere wichtige Detailänderungen: Die Rückholfedern der Trommelbremsen werden jetzt aus weicherem, bruchunempfindlicherem Material hergestellt, und außerdem wurde durch Erhöhung der Pedalübersetzung die Bremskraft reduziert."

Schwachpunkt 8: Der Ölverlust

8,1 Prozent der Teilnehmer stellten Ölverlust an Motor und Getriebe fest.

Naumann: „Bei den 1,1 Liter-Motoren traten vermehrt Undichtigkeiten auf, und zwar im Bereich des Zylinderkop-



Zylinderkopf, neue Dichtung

fes. Die Köpfe werden bekanntlich in mehreren Kokillen gegossen, und bei einer von ihnen war die Druckölkanal-Bohrung formal etwas anders als bei den übrigen. Bei diesen Zylinderköpfen paßten die verwendeten Dichtungen nicht. Ölverluste traten zudem an der Kurbelwellen-Abdichtung auf der Kupplungsseite und wegen schlecht funktionierender Getriebe-Entlüftung auf. Diese Schwächen sind beseitigt."

Schwachpunkt 9: Die Ventile

5,2 Prozent der Teilnehmer meldeten Leistungsmangel oder Schäden an den Einlaßventilen.

Naumann: „Das Verkoken der Einlaßventile ist hauptsächlich auf die Verwendung von Mehrbereichsölen mit hohen Viskositätsspannen wie beispielsweise 10 W-50 zurückzuführen. Damit die Ventile überhaupt verkoken konnten, mußte das Kippspiel der Ventile in den Ventilführungen ein toleriertes Maß erst überschreiten. Heute werden die Ventilführungen für alle Motoren aus einem verschleißfesteren Material gefertigt, ebenso bestehen die Einlaßventile aus einem widerstandsfähigeren Stahl als früher."

Schwachpunkt 10: Die Lenkung

3,0 Prozent der Teilnehmer kritisierten die Schwergängigkeit der Lenkung.

Schuster: „Beim 76er-Golf ist die Lenkübersetzung etwas größer gewählt. Dadurch wurde die Lenkung zwar eine Idee indirekter, aber auch um etwa zehn Prozent leichtgängiger. Durch diese Maßnahme wird das Rangieren mit dem Golf deutlich erleichtert und die Nervosität des Autos bei hohen Geschwindigkeiten gedämpft."

Schuster

Die auto motor und sport-Testaktion hat gezeigt, daß der VW Golf ein neues Auto mit Kinderkrankheiten war. Das hat sich geändert; heute muß man dem VW-Konzern zugute halten, daß er keine Mühen scheute, die Schwachpunkte des vollkommen neuen Fronttrieblers auszumerzen.

Welcher Aufwand dabei getrieben wird, mag die von VW-Chef Schmücker angeordnete Qualitätsüberwachung veranschaulichen. Dem dafür verantwortlichen Claus Borgward sind rund 10 000 Mann zugeteilt, die allein auf das Ziel hinarbeiten, den neuen, modernen VW-Autos die Fertigungs- und Verarbeitungsqualitäten anzuerziehen, die dem Käfer den Ruf der Unverwüstlichkeit einbrachten. Denn was die Qualität angeht, so gilt der Käfer in Wolfsburg immer noch als Maßstab — auch für den Golf. *Werner Schruf*

LVM VERSICHERUNGEN

Warum wollen Sie mehr zahlen?

Die LVM-Versicherungen gehören seit Jahrzehnten zu den anerkannt preisgünstigsten KFZ-Versicherern. Prämienvergleiche des ADAC, der Stiftung Warentest, der Zeitschriften DM und CAPITAL u. a. beweisen das. Trotzdem zahlte der LVM seinen Mitgliedern in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ansehnliche gewinnabhängige Rückvergütungen. – Seit über 20 Jahren in fast ununterbrochener Reihenfolge.

LVM VERSICHERUNGEN

Für 1974 erhalten unsere Mitglieder für alle Fahrzeugarten (außer Mopeds) aus technischem Überschuß und als satzungsgemäße Prämienrückvergütung bis zu

25%

(Rückvergütungen beginnend schon ab 1 Kalenderjahr Schadenfreiheit) Selbstverständlich außer dem üblichen Schadenfreiheitsrabatt.

LVM VERSICHERUNGEN

Vergleichen Sie nicht nur unsere Rückvergütungen, sondern auch unsere Tarife. Nur dann können Sie feststellen, ob die Rechnung auch unter dem Strich aufgeht.

Eine klare Rechnung:

günstige Prämientarife
+ hohe Rückvergütung für 1974
+ anerkannt schneller Schadenservice
+ solide Sicherheit durch hohe Verlustrücklagen
= echte Vorteile für unsere Mitglieder

Bei einem Wechsel zu uns rechnen wir die bisher verbrachte schadenfreie Zeit in der KFZ-Versicherung voll an. Auch hätten Sie, wenn Sie auch nur einen Tag vor dem Jahreswechsel 1974 zu uns gekommen wären, schon voll an unserer Beitragsrückvergütung für 1974 teilgenommen!

LVM-Versicherungen
4400 Münster, Postfach 6145
Tel.: 0251/7021

Nicht von ungefähr einer der größten Kraftfahrtversicherer der Bundesrepublik

Teilen Sie mir doch einmal ganz unverbindlich mit, welche Haftpflichtprämie ich für meinen Pkw
Marke: _____ Typ: _____ PS: _____
bei Ihnen zahlen müßte. Ich fahre schon seit _____ Kalenderjahren schadenfrei.
Fügen Sie doch auch gleich Prospekte für ○ Haftpflicht-, ○ Unfall-, ○ Hausrat-, ○ Wohngebäude-, ○ Rechtsschutz-, ○ Lebens-Versicherung (Alter _____ Jahre) bei.

Absender: _____

_____ am 3

Test | NSU Ro 80

Rotarier

Wie gut ist Deutschlands einziges Wankelauto heute?

Daß sich der Ro 80 nach wie vor eines hohen Ansehens erfreut, während andere Vertreter des Auto-Jahrgangs 1967 längst vergessen sind, verdankt er im wesentlichen seiner geglückten und offenbar zeitlosen Form. Aber auch sein Antrieb durch eine Kreiskolbenmaschine, deren leiser, turbinenhafter Lauf das Fahren in diesem extravaganten Auto zu einer besonders ruhigen und angenehmen Sache macht sorgt dafür, daß der Ro 80 auch heute noch in die Zeit paßt. Gefestigt wird das vorteilhafte Ro 80-Image außerdem durch die zwar unwirtschaftlichen, dafür aber um so mehr der Exclusivität dienlichen kleinen Produktionszahlen.

Während das anfangs noch recht störanfällige Wankeltriebwerk im Laufe der Jahre mit hohem Kostenaufwand erfolgreich von seinen Kinderkrankheiten kuriert wurde, mußte das übrige Auto lange Zeit auf eine angemessene Modellpflege verzichten.

Erst Mitte dieses Jahres wurden mit gummibelegten Stoßstangen und größeren Heckleuchten gewisse Karosserieänderungen durchgeführt, die neben der optischen Aufwertung auch den Willen der Konzernleitung erkennen lassen, den Ro 80 noch geraume Zeit weiterzubauen.

Deshalb erschien es angebracht, in einem neuerlichen Test die Frage zu klären, wie aktuell der seit der Fusion VW–NSU zum Konzern-Flaggschiff avancierte Wankel-Evergreen aus neuester Produktion wirklich ist.

Ungeachtet seines attraktiven Äußeren und den formal geglückten jüngsten Retuschen, zu denen auch verbesserte Türschloßabdichtungen und eine geänderte Drehzahlmesserskala gehören, wurde das positive Gesamtbild bei dem getesteten Exemplar mehrmals durch Mängel an den Türen getrübt. Wie schon bei früheren Testwagen

Auf einen Blick

Zeitlos elegante Limousine mit sportlichem Einschlag und gutem Prestigewert. Großer Kofferraum. Reichhaltige Serienausstattung. Nicht mehr ganz zeitgemäße Instrumentierung, Mängel im Karosseriebereich. Leiser, vibrationsarm laufender Kreiskolbenmotor. Unbefriedigende Beschleunigung, Höchstgeschwindigkeit knapp 180 km/h. Relativ hoher Verbrauch (16 L/100 km, Normalbenzin), sichere Fahreigenschaften, sehr gutes Winterfahrverhalten, guter Federungskomfort.

Fotos: Seufert

Die Form der Ro 80-Karosserie hat sich als zeitlos erwiesen: Sie wirkt auch heute noch keineswegs veraltet.

Vollblut.

Brennweitenautomatik
Überblendautomatik
mit Drahtauslöser-
anschluß

Einzelbildautomatik
von 6 B/s bis 1 B/min

Zeitlupenautomatik
mit 54 B/s
Gegenlichttaste

Variable Sektoren-
blende für Auf- und
Abblendungen

Langzeitbelichtungs-
automatik
Kurzzeitbelichtungs-
automatik

Schneider
Macro-Variogon
1:1,8/7–80 mm mit
Multicoating
CdS-
Belichtungsautomatik
Schnittbild-
Entfernungsmesser

Tonanschlüsse
inkl. Pilotton
nach DIN 15575

BRAUN

Die Großen von Braun. Mit den grenzenlosen Möglichkeiten für kreatives Filmen.

Mit diesen Kameras können Sie Ihren Ideen freien Lauf lassen. Sie können Kurz- oder Langzeitbelichtungen vornehmen, die Zeit raffen oder dehnen, zwei Szenen überblenden und auf- oder abblenden. Technische Grenzen gibt es nicht, auch nicht im Tonbereich. Und das funktionale Design hilft Ihnen, sich auf Anhieb zurechtzufinden. 7 Automaten ersparen Ihnen komplizierte Überlegungen. Wenn Sie aber lieber experimentieren, schalten Sie die Automatik einfach ab.

Nizo professional, 801, 561 und 481. Alle Spitzenklasse im Super-8-Bereich. Der Unterschied liegt in ihren Brennweiten. Und bei der Nizo professional kommen noch Makro, Multicoating und Pilotton dazu. Sehen Sie sich die Großen von Braun bei Ihrem Fachhändler an, oder schreiben Sie uns.

Bitte schicken Sie mir kostenlos ausführliches Informationsmaterial über die Großen von Braun.
Braun AG, Abt. F-MS 314, 6 Frankfurt 19,
Postfach 190265

Braun Film- und Fototechnik

zeichneten sie sich durch wiederholtes Aufspringen aus und waren nur mit einer genau dosierten Schließkraft zuverlässig ins Schloß zu bringen. Außerdem erzeugten die Türaufsteller bei jedem Öffnen und Schließen unschöne, schabende Geräusche.

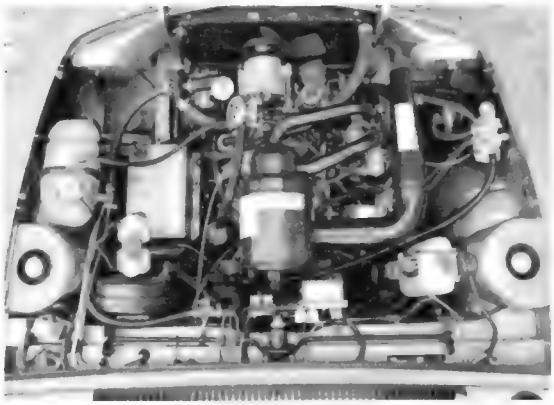
Wie eine Nachprüfung in den letzten Tagen ergab, ist hier nach etlichen erfolglosen Versuchen jetzt endlich wirksame Abhilfe geschaffen worden.

Noch fehlt jedoch eine Lenkradummantelung, und das dreigeteilte Armaturenbrett sollte durch eine modernere, übersichtlichere Lösung ersetzt werden. Neben häufig auftretenden Knistergeräuschen wirkt sich hier vor allem das sichtbehindernde Abdecken von Tachometer und Drehzahlmesser durch die Lenkradnabe störend aus.

Leicht zu realisieren sollte auch der Einbau eines hinteren Querstabilisators sein, der neben einer Verringerung der Seitenneigung einen Abbau der Untersteuerneigung zur Folge hätte.

Diese im Rahmen üblicher Modellpflege vergleichsweise einfach zu behebenden Mängel vermögen den Umgang mit dem komfortbetonten und spielerisch leicht zu bedienenden Ro 80 jedoch nicht nachhaltig zu beeinträchtigen. Im Gegenteil: Die Harmonie des gepflegten Interieurs mit dem

Äußerliche Kennzeichen der neuesten Ro 80-Ausführung sind gummibelegte Stoßstangen und vergrößerte Rückleuchten. Der zielstrebig weiterentwickelte Zweischeiben-Wankelmotor weist inzwischen hubkolbenmäßige Standfestigkeit auf, bietet aber zu wenig Leistung.



Serientests zeigen, daß der Schutz vor Schnittverletzungen zunimmt, wenn die Glasstärke der Innenscheibe abnimmt. Deshalb ist die Innenscheibe von SIGLA As 15 jetzt nur noch 1,5 mm dick.
Die Vorteile:
mehr Sicherheit, weniger Gewicht, kein Aufpreis.

SIGLA As 15. Damit fahren Sie noch sicherer in die Zukunft. Denn dieses neue asymetrische Verbundsicherheitsglas der Flachglas AG ist die Technik von morgen. Zum Preis von heute. Auch Sie sollten Ihren nächsten Wagen mit SIGLA As 15 bestellen.
Sprechen Sie mit Ihrem Autohändler.

FLACHGLAS AG
DELOG DETAG
465 Gelsenkirchen,
Postfach 669

Hunderttausend Stunden für ein paar Sekunden.

Jede VARTA Starterbatterie ist das Ergebnis einer nahezu 50jährigen Forschungs- und Entwicklungsarbeit. Damit Sie mit Sicherheit immer in Sekundenschnelle startbereit sind. Im Winter ebenso wie im Sommer, bei jeder Witterung. Besonders beim Kaltstart zeigt die VARTA Starterbatterie, was in ihr steckt: Eine patentierte Verbinderführung, die den sicheren Kaltstart garantiert.

Und da viele Batterien an Gitterkorrosion sterben, haben wir die VARTA Starterbatterie mit besonders korrosionsfesten Gittern ausgerüstet. Und da wir meinen, daß Kontrolle besser ist als Vertrauen, wird jede VARTA Starterbatterie unbestechlich geprüft.

Wenn Sie Ihren Zündschlüssel drehen, dann erleben Sie jedesmal ein paar Sekunden der Wahrheit. Mit einer VARTA Starterbatterie sind es Start-Sekunden.

VARTA

Der eigentliche Name für Ihre Batterien.

VARTA

QUALITÄT IST TRUMPF

sportlich-eleganten Äußeren erscheint unverändert zeitgemäß und wird selbst verwöhnten Ansprüchen gerecht.

Nicht mehr ausreichend ist dagegen in dieser Preis- und Fahrzeugklasse die Motorleistung, die zwar unterstützt durch die ungewöhnlich strömungsgünstige Karosserieform (mit 0,38 bester c_w-Wert aller Limousinen) für akzeptables Autobahntempo, nicht aber für praxisgerechte Beschleunigung sorgen kann.

Diesen Leistungsmangel nach Hubkolbenart durch Vergrößern des Hubraums auf verhältnismäßig einfache Weise zu beheben, läßt die Kreiskolbentechnik jedoch nicht zu, da eine nennenswerte Ausweitung des Kammervolumens eine nahezu komplette und dementsprechend teure Erneuerung der Fertigungseinrichtung erfordert. Weil dafür angesichts der kleinen Stückzahlen im VW-Konzern zur Zeit niemand die Millionen locker machen will, müssen die längst fertig entwickelten 160 PS starken Versuchsmotoren der neuen Generation ihr Dasein weiterhin bei Prüfstandsläufen und in den speziell für den Vorstand präparierten Ro 80-Versionen fristen.

Hatte schon der letzte 50 000 km-Dauertestwagen von auto motor und sport (Heft 10/73) eine ausreichende Standfestigkeit des Motors bewiesen, so sind mit den kürzlich in die Serie eingeflossenen Änderungen weitere lebensdauer- und wartungsverbessernde Maßnahmen realisiert worden. Dabei wurde insbesondere auch das aufwendige, mit Lufteinblasung und Reaktor arbeitende Abgasreinigungssystem bei unverändert guter Wirksamkeit entfeinert und damit werkstattgerechter gemacht.

Abgesehen vom typischen, besonders im Sommer lästigen Aufheizen des Wagenbodens durch die mit sehr hohen Temperaturen arbeitende Auspuffanlage und dem chronischen Mangel an Temperament, zeigte sich das leise Zweischeiben-Triebwerk während der 6000 Testkilometer ohne jeden Tadel. Auch das lästige Startblauen konnte nicht mehr beobachtet werden.

Besondere Aufmerksamkeit wurde in der Wankelentwicklung dem Benzinverbrauch gewidmet, der trotz

Zum Vergleich		NSU Ro 80	BMW 525	Citroen CX 2200	Renault 30 TS	Volvo 244 DL
Hubraum	ccm	2 x 497,5*	2494	2175	2664	2130
Leistung	PS/U/min	115/5500	145/6000	112/5750	131/5500	97/5000
Testverbrauch	L/100 km	16,0 N	14,9 S	13,2 S	15,7 S	14,3 N
Preis	DM	21 520,–	20 930,–	19 590,–	19 800,–	17 995,–
Beschleunigung in s						
0– 60 km/h		6,6	4,6	5,0	4,6	5,4
0– 80 km/h		9,9	7,0	7,9	7,2	8,4
0–100 km/h		14,4	9,9	11,9	10,5	13,5
0–120 km/h		20,4	14,0	17,4	14,6	20,0
0–140 km/h		30,9	19,4	24,9	20,7	34,7
0–160 km/h		–	27,3	–	30,9	–
1 km mit stehendem Start		35,9	31,1	33,8	31,8	35,3
Höchstgeschwindigkeit km/h		179,6	194,1	187,5	188,5	158,6

* Kammervolumen

auto motor sport

Test-zeugnis

NSU Ro 80

PRÜFPUNKT	Bewertung*
● AUSSTATTUNG Reichhaltige Serienausstattung, wirksame Heizung, ausreichende Belüftung.	2
● BEDIENUNG/HANDLICHKEIT Schalter und Hebel teilweise unpraktisch angeordnet. Durch Servolenkung sowie halbautomatisches Getriebe sehr bedienungsfreundlich. Nicht mehr ganz zeitgemäße Instrumentierung.	2
● FAHRSICHERHEIT Hervorragende Richtungsstabilität, geringe Seitenwindempfindlichkeit, sehr gute Winterfahreigenschaften. In Kurven ausgeprägte Untersteuerneigung. Aufwendige Vierrad-Scheibenbremsanlage.	2
● KAROSSERIE Sehr strömungsgünstige, viertürige, nicht in allen Punkten gut verarbeitete Karosserie. Großer Kofferraum, befriedigende Innenraumgröße. Gute Übersichtlichkeit nach allen Seiten.	3
● KOMFORT Durch langen Radstand und große Federwege guter Federungskomfort. Bequeme, großdimensionierte Sitze. Durch Kreiskolbenmotor sehr niedriges Geräuschniveau. Auspuffbedingte Aufheizung des Innenraums.	2
● FAHRLEISTUNGEN Mangelhafte Beschleunigung, Höchstgeschwindigkeit 180 km/h.	4
● MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG Sehr leise und vibrationsarm laufender Kreiskolbenmotor mit unbefriedigender Leistung. Leicht schaltbare Dreigang-Halbautomatik mit Drehmomentwandler.	3
● WIRTSCHAFTLICHKEIT Angemessener Anschaffungspreis, relativ günstige Unterhaltskosten. Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr 36,2 Pf/km bei 20 000 km/Jahr 30,2 Pf/km bei 30 000 km/Jahr 28,2 Pf/km Kein Ölwechsel erforderlich, Ölverbrauch ca. 1,5 L/1000 km, Inspektion alle 15 000 km, Garantie 1 Jahr ohne Kilometerbegrenzung. Jahressteuer (nach Eigengewicht) DM 198,–, relativ hoher Kraftstoffverbrauch, Testverbrauch 16 L/100 km Normalbenzin.	3

* 1 = sehr gut 2 = gut 3 = ausreichend 4 = unbefriedigend 5 = mangelhaft

Frisch und frisch geselt sich gern

DRUM
ein Halfzwarer,
der wirklich frisch
zu Ihnen kommt.

Doppelt verpackt–
frisch bis zum Öffnen.

In versiegelter
Polypackung.
Für 2,25 DM
eine Menge Spaß
zum Drehen.

DIE TANDBERG HIFI FAMILY

Winter ohne Spikes: Nicht durchdrehen –

Snowgrip

SNOWGRIP ist die sichere Wegfahrhilfe in Schnee und Eis. Vier stählerne starke Arme an jedem Antriebsrad, über der Lauffläche kraftvoll profiliert, krallen sich in den Untergrund und **ziehen Ihren Wagen unwiderstehlich in Fahrt.** Vorwärts – und durch. Und SNOWGRIP ist blitzschnell und kinderleicht angebracht und wieder abgenommen. Kein Auslegen, kein Drauffahren. Einfach ansetzen festziehen, fertig, los.

SNOWGRIP ist unentbehrliches Sicherheitszubehör, gerade jetzt nach dem Spikes-Verbot. Weitere Informationen und Verkauf beim Fachhandel. Bezugsquellennachweis:

Hans Hermann Auto-Technik 7032 Sindelfingen 6, Carl-Orff-Straße 6, Telefon: 07031/32071

Test | NSU Ro 80

unbestreitbarer Fortschritte immer noch über Hubkolben-Niveau liegt. Bei überwiegend voller Nutzung der Motorleistung, was im Interesse zügiger Fortbewegung unvermeidbar ist, wurde ein Testverbrauch von 16 L/100 km ermittelt. Im reinen Kurzstreckenbetrieb wird dieser Wert noch überschritten, auf der Autobahn hält er sich dank der strömungsgünstigen Karosserieform in Grenzen. Sechzehn Liter sind nicht gerade wenig, müssen andererseits aber auch in Relation zu Fahrzeuggewicht und -größe gesehen werden.

Würde sich die Konzernleitung zur Einführung des ebenfalls bereitstehenden, vom jetzigen Motor abgeleiteten 130 PS-Triebwerks sowie zur Beseitigung der längst anstehenden Karosserie-Schwachstellen entschließen, so könnte dem Ro 80 durchaus ein zweiter Frühling beschieden sein.

Helmut Eicker

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Zweischeiben-Kreiskolbenmotor, Kammervolumen 2 x 497,5 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 115 PS bei 5500 U/min, maximales Drehmoment 16,0 mkg bei 4000 U/min, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölinhalt Motor 7,6 Liter, 1 Solex Doppel-Fallstrom-Vergaser 32 DDITS, mechanische Benzinpumpe, 83 Liter-Tank im Heck.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Vorderräder, hydraulischer Drehmomentwandler mit elektrisch-pneumatisch betätigter Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisierte Selektiv-Automatik mit 3 Fahrbereichen.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Federbeinen, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Lenkhilfe, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler an der Hinterachse, vorn und hinten Scheibenbremsen. Felgen 5 J x 14, Gürtelreifen Michelin XAS 175 HR 14.

ABMESSUNGEN

Radstand 2860 mm, Spur 1480/1434 mm, Außenmaße 4780 x 1760 x 1410 mm, Innenbreite vorn 1475 mm, hinten 1475 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 915 mm, hinten 890 mm, Sitztiefe vorn 500 mm, hinten 475 mm, Knieraum hinten 170–280 mm, Wendekreis links 11,7 m, rechts 11,2 m.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1290 kg (davon Vorderachse 785 kg, Hinterachse 505 kg, Gewichtsverteilung 60,9:39,1), zulässiges Gesamtgewicht 1760 kg, Zuladung 470 kg, Personenindexzahl 5,5.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	**179,6 km/h**
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0– 40 km/h	**3,9 s**
0– 60 km/h	**6,6 s**
0– 80 km/h	**9,9 s**
0–100 km/h	**14,4 s**
0–120 km/h	**20,4 s**
0–140 km/h	**30,9 s**
1 km mit stehendem Start	**35,9 s**
Elastizität (Beschleunigung ab 40 km/h im III. Fahrbereich)	
40– 60 km/h	**5,4 s**
40– 80 km/h	**11,7 s**
40–100 km/h	**19,0 s**
40–120 km/h	**27,5 s**
40–140 km/h	**39,1 s**
1 km ab 40 km/h	**37,8 s**

INNENGERÄUSCH

Bei 100 km/h	**71 Phon (dBA)**
Bei 160 km/h	**77 Phon (dBA)**

VERBRAUCH

Normalbenzin	
Testverbrauch	**16,0 Liter**

WARTUNG

Inspektion alle 15 000 km

RICHTPREIS

Limousine, 4türig DM 21 520,–

Neu

TEL 4, die elektronische Autoantenne von Bosch.

TEL 4: kurz, kompakt, leistungsstark. Nur 34 cm hoch. Absolut wartungsfrei. Ummantelter mattschwarzer Spiralkörper. Extrem biegsam, abbruchsicher, waschanlagenfest. Leichter, rascher Einbau in alle KFZ-Typen. Bei allen Bosch-Kundendiensten und im Fachhandel.

KRONPRINZ-RÄDER

Die Gutgebauten

in Solinger Qualität.
Ausgezeichnet
mit diesem Zeichen

KPZ

Für Ihre Winterreifen

Start pilot

macht Motoren quick-lebendig!

Winter! Kaltstart!
Anlaßsorgen?
Start-Pilot!
Schont Motor und
Batterie. Und Nerven.
Überall erhältlich.

Bezugsquellennachweis:
Start-Pilot,
479 Paderborn
Postfach 24 70

Anzeige

Besonders empfehlenswert

Wer etwas Gutes entdeckt hat, der möchte meist auch andere daran teilnehmen lassen. So gehen „Geheim-Tips" von Mund zu Mund. Ein Beispiel: Kaffee Hag. Er wird als besonders guter und besonders bekömmlicher Kaffee auf diese Weise hunderttausendfach weiterempfohlen. Viele Kaffee-Liebhaber, die bei einem Geschmacksvergleich seinen großartigen Geschmack entdeckten, haben andere überzeugt. Mancher anspruchsvolle Kaffee-Empfindliche verdankt die Lösung seines Problems einer solchen Empfehlung. Vielleicht haben auch Sie einen guten Freund, der Ihren Tip schätzen würde. Wenn Sie aber Kaffee Hag selbst noch nicht probiert haben, lohnt sich ein Geschmacksvergleich. Er wird Sie überzeugen, daß Kaffee Hag aus gutem Grund so oft und vertrauensvoll weiterempfohlen wird.

Schneeketten Marke Nordland Eifelspur-Super

Auto-Profis wissen warum!

Fragen Sie Ihren Fachhändler!

Informationsmaterial durch
AUGUST THIELE, 586 ISERLOHN-KALTHOF, POSTFACH 80 40

Mengenlehre

Wie Sie beim Ölnachfüllen sparen können.

Von Götz Leyrer

„Einen halben Liter Öl bitte" – diese Aufforderung an den Tankwart ist leider viel zu selten zu hören. Denn die meisten Autofahrer haben keine Ahnung, welche Ölmenge bei abgesunkenem Schmierstoffpegel nachgefüllt werden muß.

Sie vertrauen auf die dienstbaren Geister an der Tankstelle, die den Ölmeßstab ziehen und anschließend behaupten, es sei höchste Zeit, das Reservoir in der Ölwanne wieder einmal zu ergänzen. Und da Tankstellenbesitzer verständlicherweise so viel wie möglich von dem goldgelben Mineralölprodukt verkaufen wollen, füllen Tankwarte mit Vorliebe bis zur oberen Kerbe des Peilstabs nach. Das schadet dem Motor freilich nicht – aber ist es wirklich nötig, den Ölstand immer auf „Maximum" zu halten, oder kann hier Geld gespart werden?

Was die Kerben sagen

Die Empfehlung der Automobilhersteller bezüglich des richtigen Ölstandes sind recht unterschiedlich. In einem Punkt sind sich jedoch alle einig: Es wird durchweg davor gewarnt, die obere Markierung zu überschreiten oder den Pegel unter die untere Kerbe fallen zu lassen.

Bei zu hohem Ölstand kann das Öl von der Kurbelwelle erfaßt werden, wodurch es sich stark erwärmt und als Öldunst durch die Kurbelgehäuse-Entlüftung entschwindet. Da diese nach den gesetzlichen Vorschriften als geschlossener Kreislauf ausgebildet sein muß, gelangt das Öl über den Luftfilter in den Vergaser und von da an in die Zylinder, wo es verbrannt wird. Diese sinnlose Verschwendung tritt bei manchen Motoren schon auf, wenn exakt bis zur Maximum-Marke aufgefüllt wird: Sie verbrauchen zunächst relativ viel Öl, anschließend – wenn der Pegel etwas abgefallen ist – stabilisiert sich der Konsum.

Abgesunkener Ölstand ist kein Grund zur Sorge: Dem Motor schadet das geringere Ölvolumen nichts.

Auch wenn Tankwarte gern das Gegenteil behaupten – es ist völlig unbedenklich, den Ölsumpf im Kurbelgehäuse auf einen Mittelwert abfallen zu lassen. Selbst wenn die untere Markierung erreicht ist, besteht für den Motor noch keinerlei Gefahr. Das geringere Ölvolumen erwärmt sich zwar etwa stärker, was in der Praxis jedoch keine Bedeutung hat.

Lediglich wenn dem Triebwerk hohe Beanspruchungen zugemutet werden sollen, wie sie bei Bergfahrten in großer Hitze oder bei hohen Dauerdrehzahlen auf der Autobahn vorkommen, empfiehlt es sich, bis zur Mitte zwischen den beiden Markierungen aufzufüllen oder aber den Ölstand genau zu beobachten.

Aufmerksame Kontrolle des Ölvorrats und rechtzeitiges Ergänzen ist vor allem bei Boxermotoren mit flacher Ölwanne (beispielsweise bei VW) nötig. Ist der Fahrer ein Freund zügiger Fortbewegung, der Kurven regelmäßig mit hoher Querbeschleunigung durcheilt, kann es vorkommen, daß das Öl durch die Fliehkraft zur Kurvenaußenseite hin gedrückt wird und die Ölpumpe Luft ansaugt. Da Luft schlecht schmiert, sind die Folgen meistens teuer: Lagerschäden, die den Einbau eines Austauschmotors bedeuten.

Wer am Öl sparen möchte, muß natürlich wissen, wie groß die Ölmenge ist, die eingefüllt werden muß, um den Pegel von der unteren an die obere Kante

des Peilstabs zu bringen. In den Betriebsanleitungen fehlt dieser wichtige Hinweis nur allzu häufig, und auch die Werkstatt kann darüber oft keine Auskunft geben. Die

Nicht zuviel nachfüllen

Tabelle nennt die Werte für einige Automodelle; wessen Gefährt nicht aufgeführt ist, kann sich leicht selbst helfen, indem er die Differenzmenge durch genaues Messen und Auffüllen ermittelt.

Wenn man diesen Wert einmal weiß – er liegt normalerweise zwischen 1,0 und 1,5 Liter – kann man dem Tankwart in Zukunft exakte Anweisungen geben. Es genügt vollkommen, die Hälfte der Differenzmenge nachzufüllen, wenn der Ölstand an der unteren Kerbe steht – mehr Öl beruhigt ängstliche Gemüter, bringt aber keine höhere Sicherheit.

Steht ohnehin der nächste Ölwechsel bevor, wäre es allerdings hinausgeworfenes Geld, würde man jetzt noch nachschütten. In diesem Fall ist es wirtschaftlicher, den Ölwechsel einfach vorzuverlegen.

Leute, die aufs Geld schauen und sich deshalb eingehender mit dem Schmierstoffhaushalt ihres Autos beschäftigen, sollten auch über einen Faktor Bescheid wissen, dem normalerweise

PHOENIX bietet für den, der oft mit tiefem Schnee oder weichem Boden abseits der Straße rechnen muß, den

PHOENIX-GROBSTOLLE

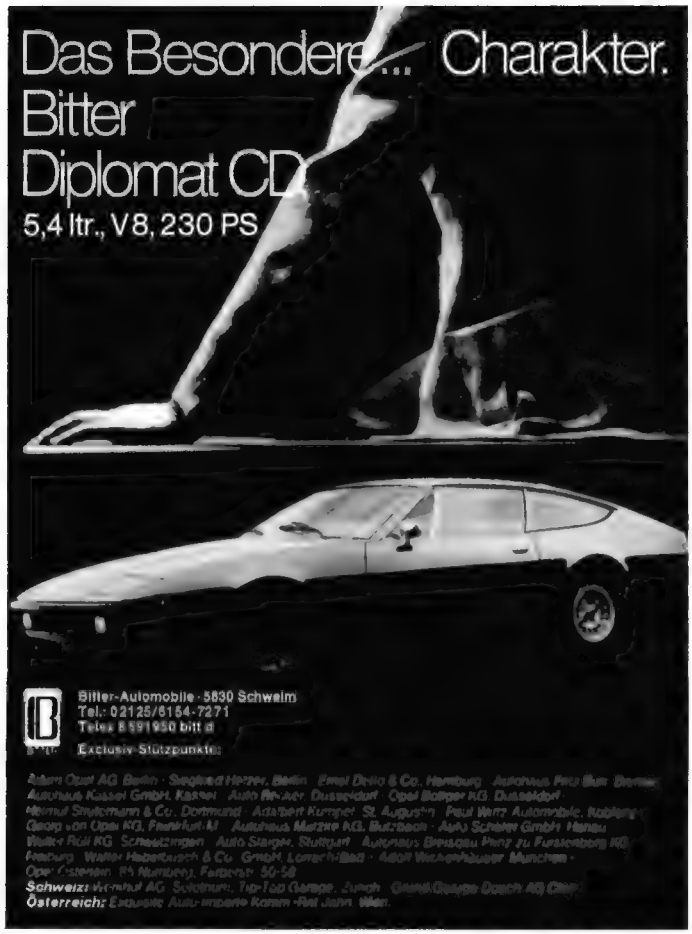
PHOENIX
Stahlgürtel-Reifen
2010 Grobstolle

...auch für das ganze Jahr!
...auch im Hochsommer mit 160 km/h!

PHOENIX-STAHLFLEX+PHOENIX-GROBSTOLLE
mit der gleichen Laufflächenmischung

...Füchse fahren PHOENIX Stahlgürtel-Reifen ...im Winter auch!

1633-1075



Diese Tablette ist stärker als Ihr Kopfschmerz

Und sie hilft schnell. Auch bei Zahnschmerzen, Monatsbeschwerden, Wetterfühligkeit und bei fieberhaften Erkältungen. Das Gefühl der Abgeschlagenheit geht vorbei, und schon bald nach Einnahme der Spalt-Tablette fühlt man sich erleichtert und wohl. Die hervorragende Kombination der Wirkstoffe ist einer der Gründe für ihren Erfolg. Was die Spalt aber vor allem zu Deutschlands meistverlangter Schmerztablette gemacht hat, ist ihre außerordentlich gute Verträglichkeit. Spalt schont den Magen und die Nieren.

Wußten Sie, daß man über Spalt so viel Gutes auf einmal sagen kann?

Keinem anderen Schmerzmittel in Deutschland wird so oft vertraut wie Spalt. Spalt hilft schnell.

Mengenlehre

wenig Aufmerksamkeit geschenkt wird: dem Ölverbrauch. Die vom Hersteller genannten Werte — sie sind meist in der Betriebsanleitung zu finden — liegen in der Regel sehr niedrig.

Auf den Ölverbrauch achten

Meist wird es etwas mehr sein, denn es gibt zwar Motoren, die von Haus aus sehr wenig Öl verbrauchen, aber letztendlich ist der Ölverbrauch eines Triebwerks stark von der persönlichen Fahrweise abhängig. Eine wichtige Rolle spielt auch der Zustand des Motors. Bei ganz neuen Exemplaren liegt der Konsum zunächst relativ hoch, später sinkt er ab, um dann mit zunehmendem Verschleiß wieder anzusteigen.

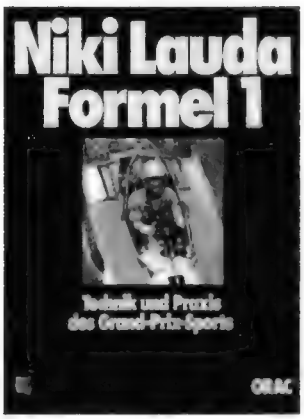
Da also in jedem Fall Öl verbraucht wird — auch wenn es viele Autofahrer gibt, die ihrem Auto absolute Abstinenz bescheinigen — ist es notwendig, den Ölstab nicht allzu selten zu ziehen. Alle 500 Kilometer einen Blick auf ihn werfen, macht kaum Mühe — besonders dann nicht, wenn man die Kontrolle morgens vornimmt. Das Öl ist über Nacht aus sämtlichen Kanälen in die Ölwanne getropft, und auch der Stab selbst ist nur bis zur Höhe des Ölstandes benetzt. So können zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden: Die Messung ist erheblich genauer als bei warmem Motor und außerdem muß der Stab nicht mit einem Lappen abgewischt werden. Schließlich macht die Beschäftigung mit dem Innenleben des Autos mehr Spaß, wenn die Hände sauber bleiben.

So viel Öl enthalten die Motoren

Modell	Ölwechselmenge (bei Ölfilterwechsel ca. 0,5 Liter mehr)	Differenz zwischen Maximum und Minimum
Alfa Romeo		
Berlina		
2000/GTV	6,6	2,2
Alfetta	6,0	1,5
BMW		
1602–2002	4,0	1,5
520	4,0	1,5
2500–3.0	5,0	1,5
Fiat		
127	3,9	1,0
128	3,35	1,2
131	3,75	1,4
Ford		
Escort 1300	3,2	0,75
Escort RS 2000	3,25	0,75
Taunus 1600	3,0	0,75
Capri 2300	4,0	1,0
Granada 1700	3,25	0,75
Granada 2000	3,25	0,75
Granada 3000	4,25	1,0
Mercedes-Benz		
200	4,5	1,5
280/E/CE	6,0	1,5
280 S/SE	6,0	1,5
350 SE	7,5	2,0
Audi		
80 L/LS/GL	3,0	1,5
100 LS/GL	4,0	1,5
Opel		
Kadett/Kadett S	2,5	1,0
Ascona 1.6/1.9	3,5	1,5
Rekord 1700/1900	3,5	1,5
Commodore	5,0	1,5
Admiral 2800 E	4,0	1,5
Diplomat V8	4,5	1,5
Peugeot		
204	4,0	1,0
504	4,0	0,5
Renault		
R 4	2,5	1,5
R 16	4,0	1,0
VW/Porsche		
1200/1303	2,5	1,25
Passat	3,0	1,5
VW-Porsche 914	3,0	1,0
911/S (2,7)	11,0	2,5

MOTORBUCH Information

DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR



Auf ein solch fundiertes Standardwerk mußte lange Zeit verzichtet werden. — Jetzt ist es lieferbar. Geschrieben von einem Profi.

Das Buch des Formel-1-Weltmeisters

Der erste Hintergrundbericht über das härteste Showgeschäft der Welt

Auch einer wie Lauda hat durchaus etwas zu erzählen. Doch das vielleicht beste und aufregendste Sportbuch, das auf der Frankfurter Buchmesse präsentiert wurde, blieb im Schatten der Schlaglichter, die auf den Beckenbauer Franz oder den Ali Muhammad fielen.

Zusammen mit dem Diplomingenieur Dr. Fritz Indra, dem Journalisten Herbert Völker und dem Fotografen Heinz-Dieter Finck hat Lauda ein Buch verfaßt, das eigentlich jedes andere Werk über die „Technik des Grand-Prix-Sports" (so der Untertitel) überflüssig macht.

Selten ist wohl das Phänomen Formel-Rennsport so anschaulich, verständlich und vor allem so nüchtern erläutert worden wie auf diesen 256 Seiten.

Lauda läßt sich nirgends zu Kompromissen herab. Er urteilt, wie er fährt: hart bis an die Grenze des Möglichen, ohne Zugeständnisse an sich oder jemand anderen. So flüchtete er aus der Formel 3, weil er nicht weiter ein „Wahnsinniger in einem Feld von zwei Dutzend Wahnsinnigen" sein wollte.

Aus dem Buch: Lauda auf dem Nürburgring zwischen Pflanzengarten und Schwalbenschwanz.

Aber nicht nur zur Person Lauda wird in diesem Buch viel aufgedeckt, Lauda und seine schreibenden Gehilfen kommen auch zur „Sache", zu Rennwagen und Rennkursen, zum Testen, Trainieren und Fahren. Selbst technische Laien können wohl noch folgen, wenn über sonst so komplizierte Dinge wie Reibungswerte, Schräglaufwinkel, Reifenkennlinien, Stabilisatoren, Querlenker, Sturzveränderungen, Rollachsen und ähnliches berichtet wird. Lauda schildert seinen „Arbeitsplatz" geradezu pedantisch exakt: Vom geistigen und körperlichen Training bis zum Rummel nach dem Erfolg.

Das Berufsbild Formel-1-Rennfahrer läßt sich kaum eindrucksvoller zeichnen. Zum Lesen, wenn auch nicht zur Nachahmung, bestens empfohlen."
FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG / heg.

„Niki Lauda — Formel 1", Technik und Praxis des Grand-Prix-Sports, 256 Seiten, zahlreiche Abbildungen, Leinen, DM 38,—.

Brandneu!

alle Fotos aus der Rennsaison '75!

Dieser bei allen Motorsportfreunden beliebte Kalender ist ab sofort lieferbar! Wie in jedem Jahr bringt dieser Kalender wieder hochaktuelle Fotos in brillanten Farben aus der letzten Saison. In Motivauswahl und Drucktechnik läßt dieser Kalender keine Wünsche offen. Sichern Sie sich rechtzeitig Ihr persönliches Exemplar, und bestellen Sie am besten noch heute die heiße Motorsportatmosphäre für das kommende Jahr! Sie werden sofort beliefert!
13 vierfarbige Kunstdruckblätter im Großformat 55x29 cm DM 18,—

Grand Prix 1975

Das aktuelle Jahrbuch über die Rennen zur Automobilweltmeisterschaft 1975
Von Ulrich Schwab

Dies ist die 10. Ausgabe des hervorragenden Jahrbuches. Der Kreis der Leser vergrößert sich von Jahr zu Jahr. Nicht ohne Grund, denn dieses Buch enthält sämtliche Rennberichte von allen Strecken und mit allen Einzelheiten: die Wagen, die Fahrer, Daten, Zahlen, Startaufstellungen, Rennverlauf, Ergebnisse und eine Vielzahl brillanter Fotos. Ulrich Schwab ist ein Routinier geworden in seinem Metier. Aber nie behandelt er das Geschehen routinemäßig.

In diesem neuen, soeben erschienenen Band, hat er wieder jene Spannung und Dramatik eingefangen, die den Grand-Prix-Sport so faszinierend machen. Und so packend und so mitreißend!

160 Seiten, ca. 110 Abbildungen, Leinen DM 22,—

AKTUELLE BÜCHER ÜBER FAHRTECHNIK

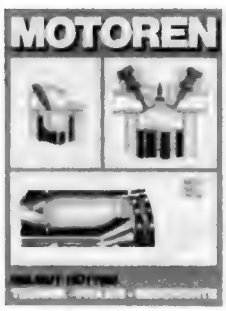
Egon Graf v. Fürstenberg
UNFALLABWEHR AM LENKRAD
Dies ist Gefahrentraining fürs Überleben. Kein Autofahrer weiß, wann der Unfall auf ihn zukommt. Man kann ihn abwehren. Ganz oder zum Teil. Dieses Buch zeigt die oft einfachen Mittel, die Gefahr abzuwenden.
150 Seiten, 36 Abb., Leinen DM 18,–

Wolfgang Rausch
HOHE SCHULE DES FAHRENS
Die perfekte Beherrschung des Autos ist keineswegs so schwierig wie manch einer glaubt, sondern basiert auf allgemeingültigen physikalischen Gesetzen. Dieses Buch vermittelt Ihnen allerlei Tricks und Hilfsmittel aus dem Erfahrungsschatz aktiver Sportfahrer.
184 Seiten, 66 Abb., Leinen DM 18,–

Opel — 75 Jahre Automobilbau

Auf hölzernen Montageblöcken wurden die ersten Opelwagen zusammengebaut; Teil um Teil; in einer kleinen Montagehalle, die mehr einer Werkstatt glich. Es waren ganze elf Automobile im ersten Produktionsjahr 1899. Heute geht die Jahresfertigung der Opel-Werke in die Hunderttausende. Die Entwicklung der ersten 75 Jahre Automobilbau verlief stürmisch — gelegentlich sogar dramatisch. Dieses Buch legt die Entwicklungsgeschichte dar, unterstrichen von über 130 vorwiegend farbigen Fotos.
96 Seiten, 134 vorwiegend farbige Abbildungen, Leinen, DM 19,80

MOTOREN-TECHNIK, PRAXIS, GESCHICHTE



Von Helmut Hütten
Dieses Buch beschreibt Motoren in ihrem Werden und Wesen nicht nur oberflächlich, sondern macht sie auf ihren angestammten Grundlagen — den Naturgesetzen — verständlich.
Die Aufgaben der Baugruppen und die Eigenschaften ihrer zahlreichen Organe sind nicht schematisch abgehandelt, sondern zu einem abgerundeten Mosaik zusammengefügt.
Es ist ein sinnvolles und notwendiges Buch: Wer die Maschinen versteht, mit denen er umgeht, behandelt sie vernünftiger und zieht größeren Nutzen daraus. Er erzielt mehr Leistung und spart unnötige Kosten und Ärgernisse.
400 Seiten, 168 Abb., Leinen DM 39,–

Sie erhalten diese Bücher in jeder guten Buchhandlung, beim Auto-Zubehörhandel, den Buchabteilungen der Kaufhäuser oder mit nachstehendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt bitte einsenden) direkt von „Motorbuch Stuttgart". Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden möchten, bestellen Sie bitte auf einer einfachen Postkarte bei

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370
DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHEIN Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370 · T. 64 29 31

Versandkosten Deutschland: Ab DM 48,– portofrei. Versandkosten europ. Ausland: DM 5,50 (nur Nachnahmeversand). Bitte liefern Sie mir sofort:

Name

Ort (PLZ)

Straße

Eigentumsvorbehalt gemäß § 455 BGB · Erfüllungsort und Gerichtsstand Stuttgart ams 25/75

Leben und Werk des Dr. Felix Wankel — dargestellt in diesem packenden Sachbuch:

Protokoll einer Erfindung: Der Wankelmotor

Das neue Buch von Dieter Korp

Er wird bewundert, und er ist umstritten. Aber er gehört zu den interessantesten Erfindungen unseres Zeitalters. Der Weg des Wankelmotors wird in diesem Buch von den ersten gedanklichen Reflexen im Kopf eines eigenwilligen Erfinders bis hin zur industriellen Verwirklichung geschildert — mit allen, oft merkwürdigen Einzelheiten, gestützt auf bisher unveröffentlichtes Material.
Es ist in der Tat ein ungewöhnlicher Weg, manchmal von abenteuerlichen Details erfüllt. Das Buch schildert u. a. auch den Kampf des Erfinders um seine finanzielle Beteiligung; den Aufbau eines „wasserdichten" Patentschutzes oder wie man lukrative Lizenzverträge durchboxen kann.
224 Seiten, 182 Abb., Ln., DM 46,–

Ein Sachbuch, doch stellenweise so mitreißend zu lesen wie ein Roman!

Grand-Prix-Story '75

Von Heinz Prüller

Lauda — und ein Jahr wie kein anderes

Ein neues Buch aus dieser beliebten Reihe; für alle Fans, für die das Abenteuer einer Rennsaison im Menschlichen besteht.

Hier ist die explosive Live-Story des vielleicht härtest umkämpften Championats der Sportwelt, einer Weltmeisterschaftssaison in der Formel 1. Hautnah und direkt miterlebt, spannend und informativ vor psychologischem Background zu lesen — geschrieben von dem österreichischen Bestsellerautor und TV-Kommentator Heinz Prüller, der die Grand-Prix-Truppe alljährlich von Südafrika bis Amerika begleitet. Nur wenige haben in der Formel 1 soviel Einblick wie er, und kaum jemand ist mit so vielen Spitzenpiloten auch privat befreundet. Deshalb ist diese „Grand-Prix-Story 75" auch die Geschichte jener Männer, die sie lebten. Und hier wurde Niki Lauda besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Niki Lauda, der alles Geschehen überstrahlte und als erster Ferrari-Pilot seit elf Jahren Weltmeister wurde.

Doch das Jahr 1975 war auch das Jahr der Regenschlachten, Boxendramen und Abbruchrennen. Das Jahr der unberechenbaren Ergebnisse.

ca. 240 Seiten, ca. 50 Abbildungen, Ln. ca. DM 28,–

Kurz vorgestellt — weitere Bücher aus dem umfangreichen MOTORBUCH-Programm:

Hans M. Neher
KEINE ANGST VORM TÜV
Die wichtigsten Vorschriften, Ratschläge fürs Selberprüfen und Hinweise für die Abnahme von Änderungen.
172 Seiten, 40 Abb., Leinen DM 19,80

David Culshaw/Peter Horrobin
THE COMPLETE CATALOGUE OF BRITISH CARS
Der vollständige Überblick über die Automobilproduktion Großbritanniens 1885 bis 1974 — in englischer Sprache.
512 Seiten, rd. 1750 Abb., Ln. DM 48,–

Roberto Bonetto
EXPERTEN-TIPS DER RALLYE-ZUNFT
Jeder der Rallyes fährt oder fahren will, dem ist dieses Buch eine wertvolle Hilfe.
228 Seiten, 164 Abb., Leinen DM 22,–

Storys aus dem Motorsport Rallye '75

Mit Sonderteil Deutschland

Ein neues Buch des Motorsportjournalisten Herbert Völker.
Er hat immer darauf Wert gelegt, den Rallyesport als „menschlichste" Sparte des Motorsports verstanden zu wissen, dementsprechend versucht er auch, die Männer auszuloten, die die vielfältige Szenerie der Rallyes beleben.
Vollgas-Athletik auf den brutalen Sprungkuppen finnischer Straßen auf der einen Seite, „demütiges Befahren der Sahara" auf der anderen — innerhalb dieses Rahmens spielen die Geschichten, die jeden Rallyefreund begeistern.
232 Seiten mit 72 Bildseiten, davon 8 Seiten vierfarbig DM 28,–

Clauspeter Beckers

'ahrstunde

leute: Glasbruch

nfallträchtige Situationen ehören zu den alltägchen Gegebenheiten des traßenverkehrs. Was kann er Autofahrer tun, um sie echtzeitig zu erkennen? Was kann er unternehmen, enn sie trotz aller Umicht eintreten?

Die Situation

Der Knall kommt unverofft und ohne ersichtlihen Anlaß. Seine Folgen ind verblüffend: Die bis lahin noch glasklare Vindschutzscheibe durchieht ein seltsames Maschenmuster. Sie scheint ür Augenblicke undurchichtig. Der erste Windchutzscheibenbruch erchreckt den Autofahrer ürchterlich. Tatsächlich ist liese zunächst bedrohlich virkende Lage durchaus icht aussichtslos: Beschäigte Windschutzscheiben eutiger Machart werden ie gänzlich undurchsichig. Im modernen Einchichtglas bleiben sogenannte Sichtinseln.

Die Ursachen

Die meisten Windschutzcheiben sterben am Steinschlag, an Ereignisen also, die sich vorhersehen lassen. Die größte Gefahr allerdings droht nicht von jenen Steinen, vor denen das amtliche Hinweisschild warnt. Die scheibenmordenden Minealien kommen selten von uftiger Bergeshöh. Weit gefährlicher ist auf der Straße oder an deren Rand abgelagerter Split, der von den Reifen eines vorausfahrenden Autos zügig beschleunigt gegen die Scheibe fliegt. Auch frisch gebaute Straßen können da mit bösen Überraschungen aufwarten. Unbedingt gefährlich sind stets auch mit Erdreich vollbeladene Baulastwagen.

Diese führen als besonderen Clou gelegentlich auch zwischen ihren Zwillingsreifen größere Wurfgeschosse mit, die der durchschlagenden Wirkung wegen erst bei höheren Geschwindigkeiten abgeschossen werden. Wo immer solche Gefahren lauern, schützt eigentlich nur ein reichlich bemessener Abstand zum Vordermann vor Glasbruch. Verbundglasscheiben übrigens gehen bei solcher Gelegenheit zwar nicht ganz kaputt. Sie tragen jedoch leichter als Einschichtglas kleine Schäden davon. Früher barsten Windschutzscheiben bisweilen auch durch starke Karosserieverwindungen – hervorgerufen durch unebenes Gelände oder scharfe Kurvenfahrt – der Trend zur festen Fahrgastzelle hat diese Ursache weitgehend beseitigt.

Die Gegenmaßnahmen

Bisweilen wird empfohlen, das netzartig gerissene Einschichtglas gleich nach Eintritt des Schadens mit einem entschlossenen Faustschlag zu durchstoßen, um wieder freie Sicht zu gewinnen. Das ist nur nachts sinnvoll. Die verbleibenden Sichtinseln reichen zum Meistern der Situation, und das bedeutet nicht mehr, als ohne wilde Bremsmanöver das Tempo drosseln. Wenn die gerissene Scheibe im Rahmen bleibt, ist es zweckmäßig, in sanfter Fahrweise die nächste Werkstatt anzusteuern. Denn dort läßt sich das Krümelwerk sachgerecht entfernen.

Kurzsichtig, wer bei Wischern spart.

Regen, Schmutz und Schnee verlangen Ihren Scheibenwischern jetzt wieder alles ab. Da zeigt sich, wie gut ein Wischer wirklich ist. Oder wie gut er noch ist. Ein Qualitätswischer von SWF bringt klare Sicht zu jeder Tages- und vor allem Nachtzeit. Das macht die Allwetter-Spezial-Gummimischung, das ausgeklügelte Profil und eine überlegene Mechanik. Ein SWF-Wischer kostet vielleicht ein paar Pfennige mehr. Doch die spart er Ihnen durch lange Lebensdauer und weniger Sichtärger wieder ein. Es hat schon seine guten Gründe, wenn führende Automobilhersteller ihre Fahrzeuge mit SWF ausstatten.

Fragen Sie beim Fachhändler oder bei Ihrer Tankstelle auch nach SWF-Heckwischeranlagen zum nachträglichen Einbau.

SWF

Mehr Sicherheit durch bessere Sicht.

SWF · 7120 Bietigheim

Easy Glider

Skibobfahren: ein gänzlich unolympischer Wintersport.

Von Clauspeter Becker

Auch auf dem Skibob kann ein tollkühner Mensch Weltmeister werden, aber das muß nicht sein. Die Talfahrt auf kufenbewehrten Fahrradabkömmlingen will nicht als körperertüchtigender Hochleistungssport verstanden sein, sondern als ungezwungenes Wintervergnügen wie etwa das Schlittenfahren.

Foto: Storto

Skibob im Porsche-Design — das teure Stück war kein Verkaufserfolg.

Der Spaß auf dem Schnee stellt sich beim Skibobfahren schon bei der ersten Abfahrt ein. Bei etwas Fahrradroutine oder gar Motorraderfahrung wird der Lernprozeß zum raschen Erfolgserlebnis. Auch der Anfänger kommt sturzfrei und zügig ins Tal. Er muß nicht wie der Ski-Anfänger die Hälfte seines ersten Winterurlaubs stilübend und stürzend durchleiden. Er fährt von Anfang an, und das zumeist mit viel Vergnügen.

Auch die Feinheiten des Skibobsports erfordern nicht eben akrobatische Vorübung. Der Neuling lenkt alsbald elegante Bögen ein. Er schwingt und driftet mit dem Gerät, ohne wochenlanges Training zu absolvieren. Selbst wilde Abfahrten gelingen fast bedenklich überraschungsarm. Wer entschlossen über die Buckel lenkt und sauber auf dem Heckski landet, hat selbst Sprungeinlagen kaum zu fürchten.

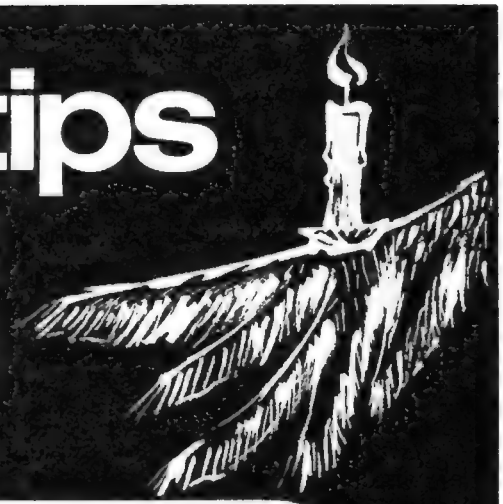
Tatsächlich ist die Chance, im Tal und nicht im Gips zu landen, beim Skibobfahren ziemlich groß. Das ist denn auch die zweite positive Eigenschaft des Skibobfahrens: Es ist harmloser als herkömmlicher Abfahrtslauf und dynamischer als der muskelstählende Langlauf. Wer aus beruflichen oder gesundheitlichen Gründen das Risiko des klassischen Skifahrens auf schnellen Pisten scheut, ist auf dem Skibob ziemlich sicher untergebracht.

Natürlich ist der Spaß mit dem Skibob nicht frei von Schattenseiten. Ein Helden-Image kann sich der Mensch mit so einem Schnee-Velo nicht aufbauen. Auch ist er damit längst nicht überall gern gesehen. Viele Skiabfahrten sind für Skibobs gesperrt. Außerdem eignen sich alle Schlepplifte und manche anderen Liftkonstruktionen nicht für eine mühelose Bergfahrt mit dem Rutscher. Und noch eins sollte man nicht übersehen: Vergnügen macht der Skibob nur bergab. Auf der Ebene oder gar an Steigungen kommt sein Reiter im Gegensatz zum Skifahrer nur sehr kläglich voran.

Skibobs kosten zwischen 300 und 700 Mark einschließlich der kurzen Stützski für die Füße. Doch für diese Preise interessieren sich hauptsächlich die Skibobverleiher. Denn die meisten Wintersportler ziehen hier das Mieten (50 bis 80 Mark pro Woche) dem Eigentum vor. Zu Recht übrigens, wie die Erfahrung zeigt, denn zu einem Hobby für alle Winter des Lebens wird Skibobfahren selten. Wer Perfektion erwerben möchte, kann auch eine Skibobschule besuchen. Ein Kurs mit sechsmal zwei Stunden kostet etwa 40 bis 50 Mark.

Wo das Skibobfahren möglich und erlaubt ist, verraten natürlich Reisebüros und Fremdenverkehrs-Prospekte. Eine nahe gelegene Fahrgelegenheit könnte durchaus auch ein Grund zum Erwerb eines Bobs sein. Denn zerlegbar und überdies noch leicht (ca. 10 kg) lassen sich Skibobs mühelos im Kofferraum oder auf einem Dachgepäckträger transportieren.

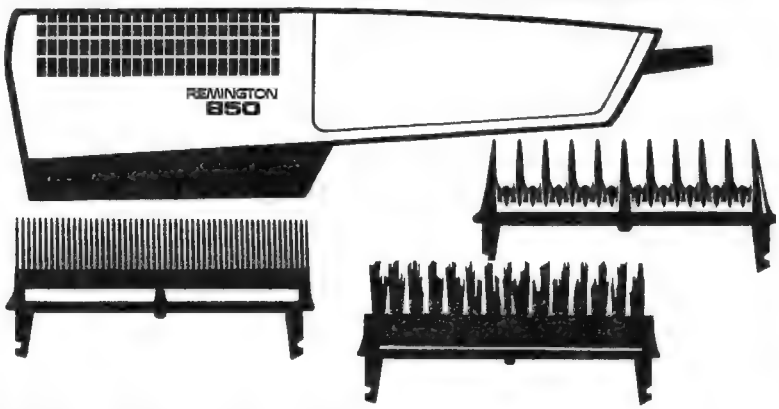
Geschenktips von REMINGTON



für Sie –

REMINGTON VOGUE-SET
für viele Tagesfrisuren
zum Selbermachen

REMINGTON 850
klatschnasses, langes Haar minutenschnell
trocken und frisiert. 850/420 Watt.



für Ihn –

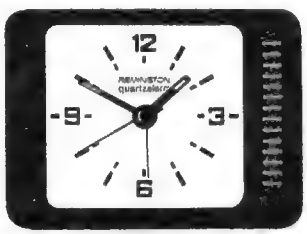
REMINGTON RF 3
der Elektro-Rasierer
der Spitzenklasse
mit Doppel-
Siebschersystem

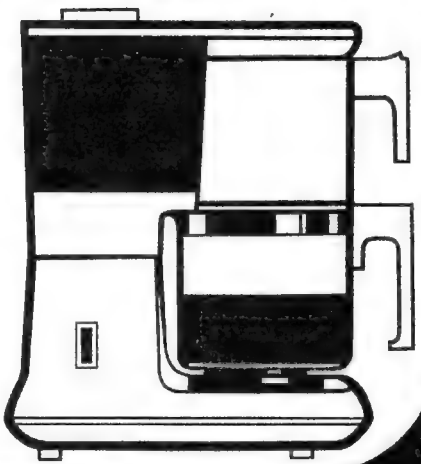
für die Familie –

REMINGTON LECTROQUARTZ
Wanduhr mit sekundengenauem
Quartzwerk

REMINGTON CM 12
12-Tassen-Kaffee-Automat
mit Aromaschutz
und Warmhalteplatte

REMINGTON QUARTZALARM
der kleinste Quartzwecker
mit größter Zeitgenauigkeit





REMINGTON schenken –
schenken ohne Risiko
REMINGTON garantiert
bei Nichtgefallen Geld zurück

(gilt bis 6 Wochen nach Kaufdatum für alle REMINGTON-Erzeugnisse).

SPERRY REMINGTON

REMINGTON ELEKTRO-GERÄTE IN GUTEN FACHGESCHÄFTEN UND FACHABTEILUNGEN DER KAUFHÄUSER

Männersachen

Elektronik für Anspruchsvolle.

HiFi-Qualität schon bei der niedrigsten Geschwindigkeit bietet die Tonbandmaschine AS 5002. Das Drei-Motoren-Gerät wartet mit einer Fülle pfiffiger Schaltungsdetails auf. So schließt das elektronisch gesteuerte Bremssystem Bandschlaufen oder gar -risse aus; eine Repetiertaste verringert die Zahl der Bedienungsgriffe erheblich und ermöglicht zugleich den Gebrauch als Sprachlabor-Einrichtung. Eine sinnreiche Vorrichtung verhindert, daß das Band nach schnellem Rücklauf von der Spule schlüpft. Cutter-Einrichtung und vierkanaliges Mischpult sind integriert, Spezialgeräte bis hin zum Diaprojektor können angeschlossen werden. Hersteller: ASC Electronic, 8750 Aschaffenburg, Erlenmeyerstraße 1. Preis mit Fernbedienung und Acrylglasabdeckung: 2200 Mark.

Verschleißfrei und lautlos arbeitet die Digitaluhr DC-8, bei der grüne Elektronenröhren Stunden und Minuten, zwei pulsierende Punkte die Sekunden anzeigen. Ein Weckmechanismus kann minutengenau vorprogrammiert werden und tönt dann vernehmlich laut; die Schlummerautomatik gewährt Langschläfern bei Bedarf noch eine Siebenminuten-Gnadenfrist, ehe sie erneut zu fiepen beginnt. Die Koppelung der Uhr an die Netzfrequenz garantiert hohe Ganggenauigkeit. Vertrieb: Resco Electronic, 89 Augsburg, Vohenburger Straße 6. Preis: 119 Mark.

Für Bastelwillige bietet Philips zwei Elektronik-Experimentierkästen an. Das Grundmodell EE 2003 ermöglicht den Bau von 48 Geräten vom Radio bis zur Alarmanlage; der EE 2007 enthält eine Oszillographenröhre, mit der Stereofreunde Musik sogar sichtbar machen können. Wer das für Laien verständliche Anleitungsbuch durchgeackert hat, weiß außerdem (fast) alles über Elektronik. Hersteller: Deutsche Philips GmbH, 2 Hamburg 1, Mönckebergstraße 7. Preise: 98 Mark für den EE 2003, 355 Mark für den EE 2007.

Als Frontlader funktioniert der professionelle HiFi-Cassettenrecorder RS-676 der japanischen Renommier-Marke Technics. Das Spitzengerät läßt den Bandantrieb von zwei Motoren besorgen, was Gleichlaufschwankungen auf 0,063 Prozent reduziert. Eine fotoelektrische Stoppautomatik gewährleistet eine optimale Schonung des Bandes; die integrierte Dolby-Schaltung unterdrückt lästiges Rauschen, ohne die Dynamik der Musik zu beschneiden. Eigenaufnahmen gelingen mit Hilfe der beiden dezent beleuchteten Spitzenwertanzeiger mühelos und halten Verzerrungen unter der Hörbarkeitsgrenze. Auf den Spezialtonkopf gibt Technics eine zehnjährige Garantie. Vertrieb: National Panasonic, 2 Hamburg 28, Ausschläger Billdeich 32. Preis: 1498 Mark.

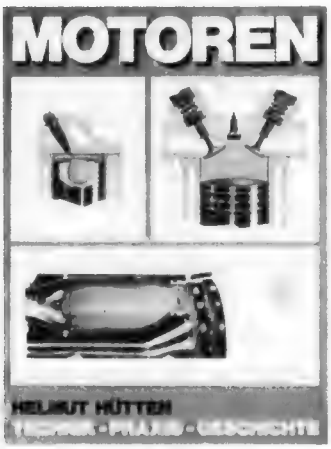
Ein erbarmungsloser Prüfstein für HiFi-Lautsprecher sind die direktgeschnittenen Platten von Sheffield Records. Bei der Aufnahme im Studio werden die Mikrophone ohne Umweg über Bandgeräte direkt an die Schneidapparatur gekoppelt. Ergebnis: bisher ungekannte Dynamik, extreme Bässe, höchste Impulstreue. Die Auflagen der Platten sind begrenzt. Preise: Volume II 32,50 Mark; Volume III 34,50 Mark; Lab II 35,50 Mark; Lab 80 (Jazz) 30,50 Mark. Vertrieb: G. D. Hajda, 1 Berlin 33, Thielallee 6 a.

Lästigem Knistern und anderen Störgeräuschen auf Schallplatten rückt der Discostat gleich doppelt zu Leibe. Eine Rundbürste entfernt mit Plüschhaaren den Staub aus der Rille; elektrostatische Aufladungen werden von einem Kupferhaarpinsel aufgenommen und über den Erdkontakt einer Steckdose abgeleitet. Der Arm wird auf die Platte aufgesetzt. Zum Set gehören eine Reinigungsflüssigkeit für die Nadel und ein Putztuch für die Platte. Hersteller: Canton Elektronik, 6390 Usingen, Franz-Schubert-Straße 1. Preis: 40 Mark.

Bücher

Helmut Hütten: „Motoren"; Dieter Korp: „Der Wankelmotor".

Seit hundert Jahren werden Verbrennungsmotoren erfunden, konstruiert, verworfen, gebaut, weiterentwickelt, frisiert. Über ihr Innenleben und ihre optimale Nutzung wissen trotzdem die wenigsten Bescheid.



Hüttens anschaulich und präzise illustriertes Buch kann hier für besseres Verständnis sorgen und darüber hinaus als ungewöhnlich ergiebige Fundgrube zum weitgespannten Thema Motoren gelten, ohne daß Anfänger überfordert oder Fachleute gelangweilt wären. In zwanzig gut gegliederten Kapiteln werden neben den eigentlichen Kernproblemen auch Randerscheinungen und Geschichtliches gebührend behandelt.

Motoren — Technik, Praxis, Geschichte, Motorbuch Verlag Stuttgart, 400 Seiten, Preis DM 39,—.

Auch wenn es im Augenblick um den „Motor mit den kreisenden Kolben" etwas ruhiger geworden ist, ändert das nichts an der Genialität dieses vergleichsweise kleinsten, leichtesten und vibrationsärmsten aller Verbrennungsmotoren.

Den ungewöhnlichen, teils abenteuerlichen, von glänzenden Höhepunkten und tiefen Enttäuschungen geprägten Weg des Wankelmotors minutiös nachzuzeichnen, hat sich Dieter Korp in seinem „Protokoll einer Erfindung" zur Aufgabe gemacht. Als Diplomingenieur lotet er dabei nicht nur die technische Problematik des neuartigen Motors aus — als persönlicher Bekannter von Felix Wankel schildert er auch die Eigentümlichkeiten des Erfinders und aller unmittelbar am Wankel-Werden Beteiligten. Außerdem beleuchtet er industrielle Hintergründe und gewährt Einblick in den komplizierten Mechanismus von Patentschutz und Lizenzverträgen, die den Wankelmotor von der ersten Stunde an begleitet haben.

Der Wankelmotor — Protokoll einer Erfindung, Motorbuch Verlag Stuttgart, 222 Seiten, Preis DM 48,—.

DIE STARTSTARKE- (läßt Hitze kalt - startet kraftvoll bei Kälte)
DAS ALLWETTER-KRAFTPAKET

Einbauen und vergessen - dazu wissen, daß man einen verläßlichen Alleskönner im Fahrzeug hat - ein Wunsch, den wir Ihnen jederzeit erfüllen können.

Die STARTSTARKE von HOPPECKE mit dem AQUAGEN-WARTUNGSFREI-SYSTEM ist ein solides Kraftpaket mit besonders hitzebeständigem Plattenmaterial für hohe Motorraum-Temperaturen und im Winter - ob Schneematsch oder knackige Kälte, sie startet - worauf Sie sich verlassen können. Die STARTSTARKEN ALLWETTER-KRAFTPAKETE gibt es für alle gängigen Fahrzeugtypen, auch ohne WARTUNGSFREI-SYSTEM, als Standard-Kraftpaket.

HOPPECKE QUALITÄTSBATTERIEN
DIE STARTSTARKEN, VERLÄSSLICHEN

Die kapverdischen Inseln

Einst die grünen Inseln - jetzt nach 8-jähriger Dürre verbrannt, vertrocknet.

Unterernährung und Krankheit

behindern die Menschen beim Aufbau des Landes nach der Unabhängigkeit von Portugal.

3oo ooo Menschen auf den Inseln vor der afrikanischen Küste sind auf unsere Hilfe angewiesen.

Medico international hat ihre Anstrengungen um eine lebenswerte Existenz mit hochwertigen Medikamenten und Nahrungsmitteln unterstützt.

Wir bitten um Spenden, um weitermachen zu können. Ihre Spende macht unsere Hilfe möglich.

medico international

Stadtsparkasse FFM
Nr. 5454

Postscheckamt FFM
Nr. 2506-600

medico international, 6 Frankfurt/Main 5o,
Homburger Landstr. 455

Bitte ausfüllen, ausschneiden und einsenden an: DIE WELT, Abt. Stellenservice, 2 Hamburg 36, Postfach

Mehr als 70 Prozent aller WELT-Stellenangebote stehen gleichzeitig in keiner vergleichbaren Zeitung. Sie finden sie nur in der WELT.

Berufs-Chancen-Wertscheck für Top-Manager, für Middle-Manager, für Spezialisten

Bitte schicken Sie mir vier Gutscheine für je 1 Exemplar einer WELT-Samstag-Ausgabe mit dem großen überregionalen Stellenanzeigenteil für Fach- und Führungskräfte.

Name: _____

PLZ/Ort: _____

Str./Nr.: _____

_____

DIE WELT

Gesammeltes Lesevergnügen

Jetzt können Sie alle 26 Ausgaben von auto motor und sport Jahrgang 1975 vom Buchbinder zu einem einzigen Band zusammenfassen lassen.

Zum vorläufigen Aufbewahren der neuen 76er Ausgaben empfehlen wir Ihnen die auto motor und sport Sammelmappe mit dem praktischen Stäbchenmechanismus.

Bestellschein

auto motor sport

Bitte deutlich ausfüllen, ausschneiden und absenden an:
MOTOR-PRESSE STUTTGART
7000 Stuttgart 1 · Postfach 1042

Liefern Sie bitte:

_____ Einbanddecke(n) für auto motor und sport 1975 zum Preis von je DM 5,– + DM 2,– Porto. (Für den gesamten Jahrgang sind zwei Exemplare erforderlich).

_____ Einbanddecke(n) der zurückliegenden Jahrgänge 19____, 19____, zum Preis von je DM 5,– + DM 2,– Porto.

_____ Sammelmappe(n)-auto motor und sport für 9 Hefte zum Preis von je DM 6,50 + DM 2,– Porto.

☐ Der Betrag wird gleichzeitig mit dieser Bestellung auf das Postscheckkonto Stuttgart 6724-704 überwiesen.

☐ liegt als Scheck bei.

(Gewünschtes bitte ankreuzen!)

Lieferung nur bei Vorauszahlung!

Absender:

_____
Name/Firma

_____
PLZ/Ort

_____
Datum Unterschrift ams 25/75

Erdarbeiter

Das ungewöhnliche Schicksal eines Mercedes 450 SE: Seriensiege im Auto-Cross.

Von Clauspeter Becker

Achim Kadens Jahresbilanz 1975 ist zufriedenstellend: Er startete mit seinem Mercedes 450 SE bei 13 Auto-Cross-Rennen und fuhr elfmal einen Klassensieg heraus. Das Rezept für so eindrucksvolle Erfolge ist denkbar einfach. Der siegreiche Mercedes besitzt nicht nur mehr Hubraum und mehr Leistung als die übrige Auto-Cross-Konkurrenz, sondern steckt auch voller technischer Genialität, an der es den übrigen Kiesgrubenbombern durchweg mangelt.

Einige Voraussetzungen für die permanenten Siege durch technischen K. o. findet Achim Kaden an seinem Arbeitsplatz: Er ist Versuchsingenieur bei Daimler-Benz. Von dort bringt er nicht nur das geistige Rüstzeug, sondern auch ausgemusterte Teile für seine anspruchsvolle Heimwerkertätigkeit mit. Sogar das Häusle des Schwaben Kaden scheint für das außerordentliche Hobby maßgerecht gewählt zu sein: Die alte Mühle im Bottwartal wartet mit dem Vorteil auf, mehr Raum zum Werken als zum Wohnen zu bieten.

Zu den weiteren Bewohnern des Gemäuers zählt nicht ohne Grund Erhard Melcher, ehemals gleichfalls Daimler-Benz-Ingenieur und seither freischaffender Mercedes-Tuner. Melcher brachte das „M" ins Markenzeichen des Burgstaller Mercedes-Frisiersalons AMG, dem er sich heute nur noch gelegentlich als freier Mitarbeiter verdingt.

Nachbar Melcher war denn auch für die Kräftigung des Viereinhalbliter-Motors zuständig. Er sorgte zielstrebig mit allen Tricks, die Füllung und Arbeitsdruck verbessern helfen, dafür, daß die urige Kraft schon aus dem Keller kommt. ▷

Fotos: Seufert

Als Auto für Führungskräfte profiliert sich der Mercedes auch beim Auto-Cross — er liegt immer vorn.

...endlich kein Knöpfen mehr!

Das Perle-Druckknopfhemd begeistert alle Männer

Die schönen perlartigen Druckknöpfe sind das Geheimnis
... mit einem Ruck offen ... kein Knopf geht mehr ab
... waschmaschinenfest (nichts rostet)
... auch tailliert
Testen Sie eines. Sie werden glücklich sein wie alle Perle-Kunden oder fordern Sie den Prospekt an.

perle Druckknopfhemd
Eberle Drucke oHG
8500 Nürnberg, Postfach 665D
Tel. 09 11/53 32 63-64

ab DM **39.50**

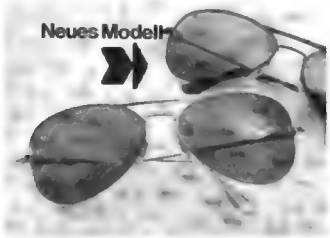
Kälte? – kein problem durch die seit 35 Jahren bewährten

CALIX-MOTORHEIZER

für wassergekühlte PKW, LKW sowie luftgekühlte VW. Benötigt wird eine 220-Volt-Steckdose. Für PKW unter DM 100,–, schwerste LKW bis DM 155,–. Händlernachweis und Prospekte senden wir Ihnen gern unverbindlich und kostenlos.

Generalimporteur der Nickelbolaget SCHLOBOHM & CO
D-285 Bremerhaven 21, Postfach 3106, Telefonsammel-Nr. (04 71) 5 30 77

Neues Modell



Pilotenbrillen US Air Force-

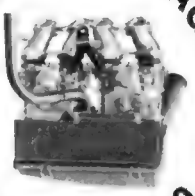
Form: federleicht, farbtreu, Polaroid-Effekt Gläser: funfschichtig, splitterfrei, hoch kratzfest. Gestelle: biegsam, passen jeder Kopfform. Mit Etui.
D-110 Weißmetall **DM 39,50**
neues Modell D-110/S matt-schwarz **DM 44,50**
Rückgaberecht. NN-Lieferung - Versandkosten
Aviarichter, 75 Karlsruhe 1, Postfach HN 5225
Eilbestellungen: Tel. (0721) 73070

AVIARICHTER-Geräte für die Luft- und Raumfahrt

ABARTH

Hochleistungs-Auspuffanlagen

TUNING - ANLAGE



FÜR AUDI 80

Hochleistungs-Zündkerzen

SPRINT Luftfilter

WEBER Vergaser

ABARTH-Hochleistungsauspuffanlagen für bessere Beschleunigung. Das bedeutet Sicherheitsreserve beim Überholen. Lange Lebensdauer, sportlich-elegante Chrom-Doppelendrohre. Für über 100 PKW's TÜV-zugelassen (Allg. Betriebserlaubnis).

ABT-TUNING-ANLAGE für AUDI 80: Leistungssteigerung bis ca. 25%. Kompletter Tuning-Kit zum Selbsteinbau: 2 Weber-Doppelvergaser 40 DCOE, Ansaugkrümmer, Spezial-Luftfilter und Einbauteile. Mit TÜV-Gutachten und Europa-Abgastest! — sport auto (11/73) schreibt: „Man kann sagen, daß dieses Abt-Tuning das Effektivste ist, das wir je testeten."

NGK-Zündkerzen für höchste Leistung, mit extrem hohem Wärmebereich dank Kupfer-Nickel-Elektrode. Kein Verölen, kein Überhitzen.

SPRINT-Luftfilter bringt Mehrleistung, da Luftwiderstand reduziert. Superleicht, Filtereinsatz auswaschbar und immer wieder zu verwenden.

WEBER-Vergaser, elastisches Fahren, lochfreies Beschleunigen, wirtschaftlich im Verbrauch. Für Spitzenleistungen. Nicht mehr aus dem Motorsport wegzudenken.

Prospekte kostenlos – bitte PKW-Type angeben.

NÖLDEKE GMBH
775 Konstanz, Theodor-Heuss-Str. 36, Postfach 5130

Ein besonderes Geschenk, das lange in Erinnerung bleibt.
Das Jahresabonnement von auto motor und sport.

auto motor und sport, das deutsche Automagazin kommt alle 14 Tage neu in's Haus. Ist immer ein persönlicher Gruß von Ihnen.

Bestellschein

An MOTOR-PRESSE STUTTGART
7 Stuttgart 1 · Postfach 1042

auto motor sport

Hiermit bitte ich um Lieferung eines Jahresabonnements der Zeitschrift auto motor und sport als Geschenk zum Vorzugspreis
☐ von DM 52,40 ☐ mit Sammelmappe DM 58,90 einschl. Porto (Ausland DM 67,80 mit Sammelmappe DM 74,30)
Die Geschenkurkunde senden Sie bitte
☐ an meine Anschrift als Besteller
☐ an die Anschrift des Beschenkten
Den gesamten Betrag in Höhe von DM_____
☐ werde ich sofort nach Erhalt Ihrer Rechnung überweisen
☐ zahle ich am _____ auf Ihr Postscheckkonto Stuttgart 16 137-703 ein. Bitte kreuzen Sie Gewünschtes an!
Auf der Geschenkkarte soll nach den Worten „Mit den besten Wünschen von" folgender Text eingetragen werden:

_____

_____

Bestellt von:

_____

Vor- und Zuname

_____

Postleitzahl, Ort

_____

Straße, Nummer

_____

Unterschrift

Bitte diesen Raum nicht beschriften.

_____

Zu senden an: Vor- und Zuname

_____

Postleitzahl, Ort

_____

Straße, Nummer AMS 25

Erdarbeiter

Freizügige Atmung stand beim Frisierprogramm an erster Stelle. Der V8-Motor erhielt anstelle des serienmäßigen einen größer dimensionierten Ansaugluftsammler aus Glasfaser-Polyester mit exakt abgestimmten Saugrohren und zwei Drosselklappen. Die Treibstoffzufuhr in dieses System erfolgt weiterhin über eine elektronische

Motor-Charakteristik: Energie und Ausdauer

Benzineinspritzung von Bosch, deren Fördermenge jedoch einstellbar ist. Ein Regler neben dem Fahrersitz gestattet es, das Gemisch stufenlos zwischen 25 Prozent magerer und 25 Prozent fetter zu regulieren.

Auf ihrem Weg in die Zylinder sind der angesaugten Luft die Wege gründlich geebnet: Die Kanäle wurden erweitert und die Ventilschäfte schlanker gemacht (7,4 statt 9 Millimeter). Zusätzlich verbessern Melchers Nokkenwellen die Füllung. Doch tun sie dies nicht mit längeren Steuerzeiten, sondern sie öffnen durch steilere Flanken die Ventile rascher. Weichere Ventilfedern und geringere Massen (Titanfederteller) ermöglichen dies ohne mechanischen Streß.

Im Brennraum findet das Gemisch ebenfalls veränderte Bedingungen vor. Bearbeitete Kolben und Zylinderköpfe geben dem Raum kleineres Volumen (Verdichtung 10,4:1) und ein leistungsorientierteres Profil. Für den Abtransport der verbrannten Gase schließlich sorgt eine groß dimensionierte Auspuffanlage (Stahlrohr 45 x 2 Millimeter), die bar aller leistungsfeindlichen Schalldämpfer ist.

Das Ergebnis von Melchers Bemühungen ist beträchtlich: 305 PS bei 6000 U/min und ein Drehmoment von 39,4 mkg bei 5000 U/min. Mehr als 36 mkg sind allerdings schon bei 2000 U/min zur Stelle.

Kraftübertragung: Eine unautomatische Automatik

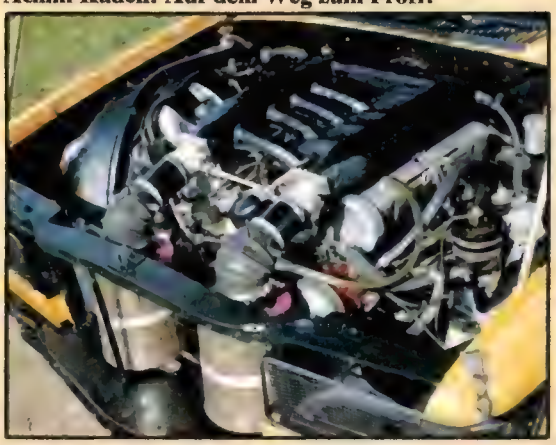
Für die Weiterverarbeitung der Urgewalt wählte Achim Kaden eine Daimler-Benz-Automatik mit hydraulischer Kupplung. Das Getriebe ist leicht getunt: Die Druckverhältnisse im Steuerteil wurden so verändert, daß die Schaltvorgänge schneller und härter erfolgen. Außerdem legte Kaden das Denkzentrum des Getriebes still, die Automatik schaltet seither nicht mehr selbsttätig, die Übersetzungswechsel erfolgen per Hand.

Insgesamt hält Kaden, der früher mit Schaltgetriebe fuhr, die gefundene Lösung für optimal. Nicht mehr kuppeln und keine Gänge suchen müssen, das ist im wilden Cross-Geschäft eine gute Sache. Der etwas sanftere Kraftschluß über die Hydraulik-Kupplung mildert die Traktionsprobleme wenigstens etwas.

Auf der Suche nach Traktion hat Crosser Kaden auch einige Differentialprobleme hinter sich. Selbsthemmende Sperren versagten, sie sind nach einer Veranstaltung ausgebrannt. Ein bei Fahrversuchen probierter starrer Durchtrieb (zusammengeschweißtes Differential) bewährte sich ebenfalls nicht, denn den überlebten die Antriebswellen nie. Seither ist wieder ein schlichtes Serien-Differential im Dienst (Übersetzung 3,07:1), mit dem

Fortsetzung auf Seite 136

Achim Kaden: Auf dem Weg zum Profi?



Große Sprünge sind kein Problem. Der von Melcher präparierte Motor produziert 305 PS, die satt im Futter stehen.

Auto Markt

Bezugsquellen Günstige Gelegenheiten

Preisliste: Nr. 29
gültig ab 1. Januar 1976

Gewerbliche Gelegenheitsanzeigen und Stellenangebote
1 mm Höhe bei 43 mm Spaltenbreite DM 12,50 zuzüglich 11% MwSt.

Private Gelegenheitsanzeigen und Stellengesuche
1 mm Höhe bei 43 mm Spaltenbreite DM 6,30 inkl. MwSt.

Chiffre, falls bestellt, DM 5,— inkl. MwSt. Chiffre-Zuschriften bitte ausreichend frankiert mit deutlicher Angabe der Chiffre-Nummer auf dem Briefumschlag an auto motor und sport, 7000 Stuttgart 1, Postfach 1042, senden.

H = Gewerbliche Anzeigen, die nur mit Telefon-Nummer erscheinen.

Anzeigenschluß für die nächsten Ausgaben

Heft 1 erscheint am 3. 1. 76
Anzeigenschluß am 9. 12. 75
Heft 2 erscheint am 17. 1. 76
Anzeigenschluß am 22. 12. 75

Abarth

Skorpion, Bj. 73, TÜV 7.77, 43 000 km, VB DM 6000.—. T. 02 61/1 44 84. 52 312

Piller-Racing verkauft:
1 Abarth-Osella PALL, neuwertig, Motor 1300 ccm, 200 PS, neu, **1 Abarth-Osella PA 1,** neuwertig, Stand PA 2, Motor 2000 ccm, neu, **1 Abarth-Osella Tubolare,** neuwertig, revidiert, Motor 2000 ccm. Alle 3 Wagen mit Abarth-Motoren!
Abarth + Osella-Vertr. Michel Piller, Rue Carriere 16, 1700 Fribourg/CH, Tel. 0 37/24 04 04. 53 184 H

Alfa Romeo

ALFA-Gebrauchtteile zu verk.
Unfallwagen gesucht.
Norbert Schmidt, 415 Krefeld,
Ispelstraße 35, Telefon 0 21 51 / 3 59 94

Berlina 2000, Bj. 72, Mot. erneuert, VB DM 5500.—. Tel. 02 08/84 44 99. 52 639

Suche Kaufvertrag f. 1600 GT. Angebote Chiffre A 25/52 640

2000 GTV, grün-met., Col.-Glas, Kli., Stereo, Einspr., 6.75, 6000 km, neu DM 22 800.—, VB DM 18 750.—. Tel. Mo.-Fr. 02 21/7 40 90 81. 52 641

AUTO-NEUSER
85 Nürnberg, Röthensteig 2—4
Leistungsstark in
● VERKAUF — REP. — E-TEILE ●
Wollen Sie einen ALFA ROMEO, rufen Sie uns einfach an:
Telefon 09 11 / 3 69 49 / 0

GTA, Bj. 70, 40 000 km, Mot. 8000 km, 1 J. TÜV, Autodelta Kotflügelverbr., 8 LM-Felgen (8 J x 13), DM 6000.—. Tel. 0 61 96/4 61 43. 52 642

1600 Super L, 73, 38 000. 04106/66059. 52 643

Montreal, 6.75, zag-weiß, 5300 km, optimal werks. eingest., umsth. DM 24 400.—. Tel. 0 75 41/70 14 88, Mo.-Fr. 52 644

autokönig tuning
Deutschlands modernste Alfa-Tuning-Werkstätte
— ob in Leistung oder Haltbarkeit —
was wir versprechen, halten wir.
Erfahrung ist unser Vorsprung
AUTO-KÖNIG-MÜNCHEN
Telefon 0 89 / 93 40 22, Telex 528 349

Verkaufe Unfall-Alfa GTV, reiner Blechschaden, TÜV 9.77, u. div. Ersatzteile. Tel. 0 28 55/20 95. 52 645

Einmalig! 73iger Alfa 1,6 Spider, TÜV 77, unfallfrei, 8fach bereift, Radio etc., DM 7999.—. Tel. 0 23 02/8 19 84. 52 647

Neuteile für 1300—2000 Alfetta u. Sud, Kolben u. Büchsensatz ab DM 195,—, Auspuff kompl. DM 195.—. Bitte Preisliste anfordern. Tel. 0 26 31/5 30 18. 52 627

auto czakert
wenn's um Alfa geht!
Alfa-Coupés
Sonderangebot
2000er Einspritzer,
116 PS, Klima, Color,
Automatikgurte, Sperre,
(solange Vorrat) DM 16 800,—
LANDSHUT · 0871/23310 — STRAUBING · 09421/2600

ALFA ROMEO AT-MOTORE 1300, 1600, 1750 und 2000, Prüfstand gel., m. Gar. zu verk. T. 0 60 73/95 07. 52 593 H

Alfa-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen ges. Tel. Solingen 4 53 57. 52 594 H

Ankauf sämtl. Alfa Romeo zu Höchstpreisen. Tel. 0 41 01/7 19 33. 52 596 H

2000 GTV, Bj. 8.72, Radio-Cassette, 185er, Preis 9000.— DM. Ab 18 Uhr Tel. 0 73 61/4 10 48. 52 386

Alfa Romeo 1750 GTV, 70, TÜV 77, ATM, 15 000 km, Rad., Neulack., Neureifen, VB DM 5200.—. T. 06120/3502. 52 387

MONTREAL, Bj. 74. T. 07 11/24 62 20. 52 449

Alfa Romeo Alfetta GT, Erstzul. 7. März 1975, 5500 km, Farbe: blau, Stereo-Anl., verkauft: Auto-Lang, Manching, T. 0 84 59/62 24 + 4 24. 52 450 H

Alfetta, Bj. 2.75, 20 500 km, rot, Radio, für DM 11 000.— z. verkaufen. Tel. 0 92 33/93 39. 52 451

Giulia Super 1600, Bj. 5.72, 75 000 km, ATM 10 000 km, viele Extras, erstklassiger Zustand, ab sofort zu verk. VB DM 4500.—. Tel. 0 71 31/57 04 52 oder Chiffre A 25/52 802

Sehr gepflegter **Alfetta,** beige, 7.74, 16 000 km, DM 9900.—. T. 0711/843384. 52 803

Alfa 1600 GTC, Bj. 67, für ca. DM 7000.— restauriert, Rahmenschaden festgestellt, zu verkaufen, VB 1800.— DM. Tel. 0 61 26/31 42. 52 804

Alfa Montreal, Bj. 73, 60 000 km, DM 15 000.—. Tel. 0 71 42/4 44 97. 52 805

Alfa Rom. Montreal, 1972, hellgrün-met., gen.-überh., Becker-Aut. SCR, 16 650.— DM VB. Tel. 0 30/8 53 36 54 oder 7 82 56 18. 52 806

Zagato, Bj. 73, DM 8300.— zu verkaufen. Tel. 02 11/78 07 11. 52 807

Alfa Montreal, Bj. 2.75, 5000 km, rot, DM 21 500.—. Tel. 0 66 21/7 16 56. 52 808 H

Lederlenkrad

⌀ 350 mm, kpl. mit Adapter!
(Für über 100 Fahrzeugtypen lieferbar)
ohne TÜV-Bericht **DM 59,—**
mit TÜV-Bericht **DM 139,—**
Versand per Nachnahme.
Katalog kostenlos! Händler bitte Angeb. anf.
AUTO-SPORT-KUTZ, 5828 Ennepetal 17, Postfach, Telefon 0 23 33/6 21 71

Giulia Super 1600 Nuova, 2000 km, m. Gar. bis Okt. 76. Tel. 0 82 76/4 78. 52 809

Liebhaber: Alfa 2600 Sprint, Bj. 66, rep.bed., fahrber. Tel. 0 62 21/7 61 80. 52 810

Zylinderkopf mit Ventilen, bearbeitet, 2 45er Weber mit Krümmer, komplett DM 1000.—. Tel. 06 21/50 74 29 b. 16 U. 52 811

Alfa Romeo Montreal, 73, TÜV 3.77, Klimaanlage, elektrische Scheiben, Stereo-Radio etc., Festpreis 11 800.— DM, evtl. Inzahlungnahme von Opel, Ford, BMW bis max. 2 Ltr. od. DB. Tel. 0 63 01/98 35. 52 812

Montreal, 4.75, rot, Extras, neuwertig, 15 000 km, nur Langstrecken gel., Zweitwagen von Firmeneigent. zu verk., DM 19 800.— + 11% MwSt. G. M. Ertl, 8060 Dachau, Pfarrstr. 1. 52 814

Super Zagato, 1300, Bj. 71, TÜV 77, neuer Motor 1600, Radio, LD.-Lenkrad, breite Kotflügel, 195/70er Goodyear, 7 J 14 LM-Felgen, alles TÜV-eingetr., schwarz-gold, VB 9200.— DM. Tel. 02 09/7 50 55. 52 815

Berl. 2000, 10.72, 83 000 km, Extr., VB DM 4500.—. Tel. 07 41/4 12 21. 52 816

Berlina 2000, Chefwag., ca 12 000 km, u. Giulia Super L, günstig, Preis VB. Tel. 0 60 48/4 44. 53 165 H

1300 Spider Fastb., Bj. 70, wie neu, DM 4500.—. Tel. 0 89/61 72 48. 52 818

Liebhaberfahrzeug! Giulietto Sprint, Bj. 63, ATM 6000, Garagenfahrzeug, TÜV-frei, für 3000 DM überholt, aus Platzmangel günstig gegen Angebot abzugeben (Finanz. möglich). Tel. Sa. + So. 0 67 42/42 05. 52 453

Giulia Super, 69, Extras, VB 3000.— DM. Tel. 07 21/40 12 96. 52 454

Alfasud L, Vf.-Wg. günst. 0 60 48/4 44. 53 164 H

Alfetta GT, i. A. weit unter NP. Tel. 0 60 48/4 44. 53 166 H

Berlina 2 Liter, 72, 64 000 km, Motor, Getriebe, Differential 6000 km, VB DM 5500.—. T. 0 61 71/5 47 16. 53 046

Alfa 2000 GTV, Einspritzer, Color, Klimaanlagen, fabrikneu, NP 23 000.— für 17 500.— alles inkl. abzugeben. Tel. 0 26 41/2 48 76 abends. 52 313

Kaufe Giulia Super, 1600, Bj. 72/73, zum Listenpreis. Brinke, 48 Bielefeld 1, Ernst-Rein-Str. 35. 53 045

Alfa Sprint, Bj. 66, Motor 5000 km, DM 2000.— zu verk. T. 0 78 21/4 16 09. 53 047 H

Alfa-Motoren ab 1420.—. Tel. 0 26 24/73 18 nach 19 Uhr. 53 048

ALFA ROMEO
2000 GTV, Neuwagen, Einspr., Color, Klimaanlage, HH, 16 500.— DM inkl. MwSt. Auch Superangebote anderer Typen. Anruf genügt. Autohaus Isert, Fassoldshof, Tel. 0 92 29/3 80. 53 162 H

AR AT-Mot., m. Garant., u. Einb. Auspuffanl. u. Motorent. zu verk. Tel. 0 45 41/58 23. 53 161

Alfetta Lim. 1800, Vertragsabgabe m. erhebl. Nachl. T. 0 60 48/4 44. 53 163 H

Montreal, 3.75, 12 000 km, rot, VB DM 22 000.—. Tel. 0 89/7 55 41 97, ab 18 Uhr 8 50 51 70. 52 817

1600 Spider, 4.75, 17 000 km, Radio, VB 13 500.—. Tel. 02 51/31 55 58. 53 044

Amerikanische Wagen

Achtung beim Preisvergleich
Der ordentliche Vertragshändler liefert Ihnen Ihr Auto verzollt, TÜV-fertig mit Garantie, Ersatzteilversorgung u. Spezial-Service.
GM Deutschlands größter Händler
GENERAL MOTORS
AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1

Cadillac Fleetwood, Bj. 68, Bestzustand, TÜV 4.77, Radio, elektr. Fensterheber, get. Scheiben, VB 7500.—. T. 0911/554206 od. abends 0911/559112. 52 819

AMERIKANISCHE WAGEN
Aggregate u. Ersatzteile
für alle gäng. amer. Pkws vorrätig
MAIERS MOTORS KG
6382 FRIEDRICHSDORF 3
An der Autobahn, Tel. 06175/334

Vergleichen Sie!

Monza 2+2	DM 20.757,-
Camaro Sport Coupe	DM 18.648,-
Camaro LT Coupe	DM 20.535,-
Firebird Formula 400	DM 21.978,-
Corvette Stingray	DM 31.635,-
Mercury Monarch Ghia	DM 21.645,-
Caprice Classic Lim.	DM 24.975,-
Impala Station Wagon	DM 23.865,-
Oldsmobile Cutlass	DM 24.420,-
Cadillac Eldorado	DM 41.625,-

1976er Modelle. Direktimport Neuwagen m. Export-Ausstattung, inkl. TÜV, Zoll, Fracht, Mwst. Alle weiteren Modelle auf Anfrage.
USAutomobile
MAAK + CO · 2 Hamburg 1 · Amsinckstr. 39 (ADAC-Haus) · Tel. (040) 24 34 38 + 24 36 01

US-Cabrio, auch mit Heck- od. Maschinensch. ges. Chiffre A 25/52 388

Mit 1/3 Anzahlung
bereit zum Kampf gegen den Winter.
Schneeketten, Batterien, Halogen H4
Winterreifen mit 6 Raten kaufen
L. Beil, 6701 Neuhofen 6, T. 06236/1366

Amerikanische Neuwagen-76er Modelle

Chevrolet		Pontiac		Buick		Oldsmobile	
Camaro LT, 2t., Cpé.	US$ 7455,-	Sunbird	US$ 7335,-	Skyhawk, S, Coupé	US$ 7470,-	Starefire Coupé, 2t.	US$ 7520,-
Camaro Sport Cpé., 2t.	US$ 6970,-	Le Mans, 4türig	US$ 6840,-	Skylark SR, Coupé	US$ 7750,-	Cutless Supreme, 2t.	US$ 7455,-
Monza 2+2, Cpé., 2t.	US$ 7335,-	Le Mans, Sport Coupé	US$ 6970,-	Century Hardtop S., 4t.	US$ 7455,-	Cutless Salon, 4türig	US$ 8510,-
Nova LN, 4türig	US$ 7200,-	Grand Le Mans, 4türig	US$ 7640,-	Century Regal, 2türig	US$ 7890,-	98 Regency, 4türig	US$ 11150,-
Malibu Sedan, 4türig	US$ 6900,-	Firebird Formula	US$ 7890,-	Century Regal, 4türig	US$ 8350,-	Tornado Custom Cpé.	US$ 9860,-
Malibu Classic, 4tür.	US$ 7335,-	Firebird TRANS AM	US$ 8510,-	Le Sabre, 2türig	US$ 7670,-		
Monte Carlo „S", Cpé.	US$ 7830,-	Catalina, 4türig	US$ 8380,-	Le Sabre, Sedan, 4t.	US$ 7580,-	**Cadillac**	
Impala Sedan, 4türig	US$ 8320,-	Bonneville Coupé, 2t.	US$ 9060,-	Electra 225, 2türig	US$ 9390,-	Calais Coupé	US$ 13465,-
Caprice Classic, 4tür.	US$ 8690,-	Bonnev. Brougham, 4t.	US$ 9310,-	Electra Limited, 2türig	US$ 9770,-	De Ville Coupé	US$ 14170,-
Caprice Classic, Cpé.	US$ 8690,-	Grand Prix	US$ 9680,-	Riviera	US$ 9895,-	Eldorado Coupé	US$ 16280,-
Corvette Targa, 2türig	US$ 11460,-	Gr. Le Mans Sef., 2 Bk.	US$ 8630,-	Estate Wagen (2 Bank)	US$ 8615,-	Eldorado Convertible	US$ 16800,-
Blazer m. 4-Rad-Antr.	US$ 8935,-	Catalina Safari, 2 Bank	US$ 9240,-	Estate Wagen (3 Bank)	US$ 8800,-	Seville, 4türig	US$ 16520,-

Oben genannte Preise sind Endpreise! Sie verstehen sich inkl. Zoll und Mehrwertsteuer sowie Kfz-Brief, Techn. Daten, TÜV-Abnahme und Auslieferungsinspektion.

Bei Tax-Free-Kauf obige Preise -/. 25 %

FUCHS AUTOMOBILE 6000 Frankfurt 1, Parkstr. 18, Tel. 06 11/59 06 75—77

Amerikanische Wagen

Wir zahlen Bargeld für amerikanische Gebrauchtwag. ALLSTATE MOTORS, Wiesbaden, Tel. 0 61 21 / 30 00 01

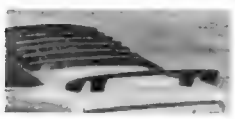
Cadillac Fleetwood Special Brougham, Bj. 71, 62 000 km, weiß, innen blau, absoluter Bestzustand für höchste Ansprüche, DM 14 500.— (NP 60 000.—). Tel. 0 53 22/34 57. 52 314

COERPER AUTO EXKLUSIV
US-Direkt-Import 1976
4 Düsseldorf-Heerdt — Am Handweiser
Burgunderstr. 30, Telefon 02 11/50 16 05

Buick Century Vollautomatik, 1 Jahr alt, NP 38 000.— DM, 5,8 l, 175 PS, Normalbenzin, Klimaanlage, Stereoanlage etc., VB ca. 19 000.— DM, Finanz., Eintausch. Autohaus Weber, Köln, Lütticher Str. 11, Tel. 51 67 23. 53 049 H

Ford US-Import Modell 1975
Noch drei Fahrzeuge am Lager:
Mustang GHIA 4,9 l, VB DM 21 500,-
Mercury Mon. GHIA 5,7 l, VB DM 27 500,-
Mercury Monarch Vorfwg. VB DM 19 000,-
Autohaus am Handweiser
4 Düsseldorf-Heerdt, Burgunderstr. 17-19
Telefon 02 11/50 40 96

Suche Mach 1 Impala oder Corvette. Zuschr. unter Chiffre A 25/52 649



Heckflügel
für alle Fahrzeuge DM 195.— einschl. MwSt. Tel. 0 28 53/23 11 52 648 H

Monza 2+2, 2000 Meilen, 3000.— unt. NP, Klima, Radio. H. Schmitz, 405 MG 2, Tel. 0 21 66/3 21 21. 52 650 H

Aston Martin

Aston Martin V8
Import u. Service. Merz u. Pabst Automobile, 7 Stuttgart, Alexanderstr. 48, Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07 21905

Aus erster Privathand zu verkaufen **Aston Martin DBS V8,** letztes Modell, 51 000 km, azurblau-met., neu bereift, schwarzes Leder-Polster, tadellos unterhalten. Tel. Zürich 01 27/43 97. 53 185

Audi NSU

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für AUDI 80/80 GL.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Suche 100%igen TT-Motor, nicht über 30 000 km, auch mit scharfer Nocke. Hans Schäfers, 4952 Porta Westfalica, Findelsgrund 3. 52 652

NSU TTS Karosse z. vk., DM 700. H. Schmitz, 5531 Deudesfeld, Birkens. 12. 52 651

NSU 1200 TT, 71, TÜV 77, TTS-Gelenkst., br. Brmstr., Bilst., n. Bremsbel., n. Achssch., Olth., Kotfl.verb., Gurte, K., Stü. VB 2500.— DM. Tel. 0 21 42/2 27 41/3 25 98. 52 653

Kotflügelverbr. + Spoiler, Audi 50 Kotf. mit Spoiler Rennausf. DM 365.—, NSU Kotf. lange Ausf. DM 245.—, Spoiler mit Luftschlitzen DM 99.—, einschl. MwSt. Tel. 0 28 53/23 11. 52 654 H

Suche Audi S Coupé od. BMW 2002 til, ab Bj. 73, bis 50 000 km, zahle bis DM 8000.— bar. Chiffre A 25/52 820

316°-Slalom-NW, neu, u. Alu-Ölwanne für TT/S. Tel. 0 23 54/24 61. 52 821

NSU Ro 80, Totalschaden oder Motor, ab Bj. 72, ges. Tel. 0 57 31/2 12 56 od. 0 52 21/45 67. 52 822

Achtung eilt! Audi 100 LS, Autom., Mod. 71, 4tür., Colorvergl., n. Lack, sämtl. Zubeh., techn. u. opt. einwandfrei., TÜV 5.77, VB DM 4500.—. Tel. 0 72 64/16 12 ab 16.30 Uhr. 52 823

Ro 80, Bj. 74, TÜV 8.77, grün, Radio, m. Kassetten, 30 000 km, VB 12 900.—. Tel. 0 22 61/6 66 66. 52 825

Audi Barankauf T. 0 72 31/4 09 01 52 585 H

Rennmot. 1200, 95 PS, kpl. m. 40 DDH Flam.Gebl., 1500.—. T. 02381/442597. 52 389

Verk. Ro 80, Mod. 70, TÜV 7.77, Anh.-K., Rad., DM 3600.— VB. 06174/5104. 52 455

NSU Ro 80, 8.73, 43 000 km, 9600.— DM. Tel. 0 53 61/6 68 24. 52 315

Audi-Motoren, gebraucht u. mit 0 km, mit Garantie, preisgünstig zu verkaufen. Tel. 02 71/35 14 54. 52 316 H

Audi Coupé, 12.72, 51 000 km, VB DM 7300.—. Tel. abends 06 50 95/2 20. 53 050

Audi Coupé S, 72, Garagenwagen, sehr gepfl., Stereo, Zubehör, 66 000 km, 1. Hand, blau-met., VB 7500.— DM. Tel. 09 31/9 36 21. 53 051

Audi 100 LS Autom., Mod. 71, techn. u. opt. einwandfrei, VB DM 4500.—. Tel. 0 72 64/16 12 ab 16.30 Uhr. 52 824

Ro 80, Bj. 69, gt. erh., SSD, Mot. def., b. 18 U. 09621/14311, a. 18 U. 09664/376. 53 130

Ro 80, Bj. 73, ATM ca. 1000 km gel., TÜV 77, Topzustand, DM 9850.— VB, Inzahln.-Finanz. W. Schmitz, 5632 Wermelskirchen 2, Asterweg 17, Tel. 0 21 93/25 32 od. 0 21 96/35 74. 53 129

Austin

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für AUSTIN Mini MK I, MK II.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Minipreise für gebr. Teile. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96. 52 598 H

Mini 1275 GT, Liebhaberfahrzeug, km 33 000, Rechtslenk., Mod. 72, TÜV 6.77, m. Cooper-Mot., z. vk. 02151/69071 a. 18. 52 522

Innocenti Cooper 1300, NP 9800.— DM, mit sinnvollen Extras, Bj. 7.74, 28 000 km, 74 PS, zu verkaufen. Tel. 0 27 71/2 11 39/75 84. 52 317

Austinteile günstig. Tel. 0 61 74/54 60. 52 318 H

AH Sprite MK II, gen.überh., TÜV 5.77, neu lackiert, VB DM 3500.—. Tel. 0 62 32/7 15 77. 52 826

British Car Centre H
Austin-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen ges. Tel. 02 71/5 43 03.

Innocenti Cooper 1300, schwarz/gold, Bj. 74, 28 000 km, LM-Felgen, 165er-Reifen, NP über DM 10 000.— für DM 6500.— zu verkaufen. Tel. 0 62 02/ 26 46 nach 18 Uhr. 52 655

Neue Gürtelreifen 145 SR 10, Stück DM 48.—. Tel. 0 26 31/5 30 18. 52 656 H

Healey 3000 MK II. T. 0 40/47 34 82. 52 456

Innoc. Cooper 1300, Bj. 4.74, 31 000 km, 5 J ATS, DM 5800.—. Kraus, 68 Mannheim, Str. 07,9. 52 390

Verkaufe engl. Pullman-Lim. „Austin-Princess", 4 Ltr., Autom., EZ 61, schw.-silbmet., Rechtsstr., techn. u. opt. sehr gut, TÜV 8.77, Preis 10 000.— DM, evtl. Tausch. T. Heidelb. 3 68 04. 52 555

Allegro 1500 Super, 1975, citron, Radio, Nebellampen, Sonderzubehör, sehr günstig. Tel. 0 57 63/2 42. 52 319 H

Aztec

o. TÜV, VB 1500.—. Tel. 0 60 81/91 01. 52 827

Bitter Diplomat

Bitter Diplomat CD, Bj. 10.75, 4000 km, rot, met., Lederausstg., Klimaanl., NP 69 000.— DM, umständeh. DM 45 000.— incl. Pkw-Inzahlungn. mögl. Tel. 0 72 43/1 30 99 oder 1 30 90. 53 168 H

BLMC

Rotary Speed
BLMC-TUNING
Kay Vaumund
Fahrwerk- und Motorenbau
519 Stolberg-Münsterbusch-Haumühle, Tel. (0 24 02) 2 48 38
Katalog für Mini und Innocenti gegen 2 DM in Briefmarken. Katalog für andere BLMC-Modelle in Vorbereitung.

BMW

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für BMW 1600 bis 2002.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

BMW 3.0 S, rot-metallic, 18 000 km, Jan. 75, Radio, Wärmeschutzgl., DM 22 900.—, **BMW 3.0 S,** fjord-metallic, 16 500 km, Febr. 75, Radio, 23 500.— DM, **BMW 3.0 Si,** atlantic-blau, 19 200 km, Dez. 74, Radio, **BMW 2500,** Bj. Dez. 72, 66 000 km, elektr. Schiebedach, DM 9800.—. Gerhard Längst, BMW-Längst, 7994 Langenargen, Salwirkstr. 7, Tel. 0 75 43/24 39. 52 858 H

2002 tii, Color, Radio, DM 6200.—. Tel. 0 63 31/36 35. 52 847 H

BMW 2002 umgebaut auf Alpina, Solex DDH 40 Doppelvergaseranl., Kunststoff-Kotflügelverbreiterung, 20 000 km, sofort zu verk. T. 0 89/3 13 26 38. 52 834

Gelegenheit! Komplette Weber-Verg.-Anl. für BMW 02, neuw., DM 500.—, f. Bastler, 2 x 2 Doppel-Solex-Verg., DM 350. Tel. 0 61 21/4 54 86. 52 835

2002 tii, weiß, 130 PS, Zub., 1. Hd., 1 J. alt, 28 000 km, unfallfr., v. WA, VB 11 700.—. Tel. 0 91 94/82 65, Mo.—Fr. 9—18 Uhr. 52 836

BMW 2002 tii, ca. 43 000 km, zu verk., VB 8200.—. T. ab 18 Uhr 0 64 02/90 72. 52 837

3.0 CSI, Bj. 72, silb., Led. 0 57 22/6288. 52 838

2002, Mod. 74, all. Zubehör, VB DM 10 500.—. Tel. 0 63 31/36 35. 52 846 H

1802-Hinterachse für Bj. 73 gesucht. Tel. 05 81/59 84. 52 839

Liebhaberfahrzeug BMW 3200 CS Bertone, Bj. 64, TÜV 3.77, Motor 22 000 km, SSD, guter Zustand, DM 5000.—. Tel. 04 21/82 62 14. 52 840

2002, Bj. 72, 170 PS, 8 J BBS, mit 12/24 Bereif., neueste Verbr., alles TÜV-eingetr. Tel. 0 28 55/34 67. 52 841

BMW-Umbau, Form 75, 1602—2002, 3.0 CS, 195/70—235/60, TÜV-Eintrag. Tel. 0 28 55/34 67. 52 842

Motor BMW V8, 90 PS, 61 000 km, DM 1800.—, und Getriebe DM 450.—. Tel. 02 21/52 59 21. 52 843

Suche **Alpina-Endschalldämpfer** für Touring, 150 PS. Tel. 0 63 32/29 43. 52 844

2002, TÜV 10.77. Doppelvergaser, Kotflügelverbr. 235, 8" ATS, Frontspoiler, Überrollbügel, til-Fahrw., Lederlenkrad, alles TÜV-abgen., Bj. 69, Mot. 15 000, Bj. 69. Tel. 0 22 04/5 26 30. 52 845

3.0 SI, 1. Hd., 9800.—. T. 06331/36 35. 52 848 H

Kenner wissen: zum Jahresende bei uns kaufen

Wir gehen mit dem Rotstift an die Preise

Rolls-Royce Silver Shadow, 75, Vfg, met-grün
Rolls-Royce Silver Shadow, 74, 39300, m-grün
Rolls-R Silver Shadow, 73, 56300, met-braun
Bentley S1, 56, 86700 T, weiß 8450,-
Chevrolet Corvette, Targa, 74, 5000 M, weiß
Oldsmobile Cutl, 4tür, 73, alle Autom 11250,-
Chevrolet Impala, Cabrio, 73, 40800 km, grün
Cad Eldorado, Cpé, 74, 29300, Gasanl 20950,-

Mercedes 280 S, 73, weiß, ATM, 40000 22400,-
Mercedes 350 SE, 73, 4100, gelb, el Fe + Schd
Mercedes 350 SLC, Cpé, 74, 18700, gelb, Schd
Mercedes 600, h-blau, 85000 km 24900,-
Jaguar XJ 12 L, 75, 3300, silber 36500,-
Jaguar XJ 6, 71, weiß 7950,-
Bitter CD, 74, 67800, metallic-grün, AirCond
BMW 3.0 CSi, Coupé, 75, 8000, silber, el Fenst

Porsche 911, 73, 45900, grün, 5-Gang, Radio
Lotus Europa S, 72, 35000, ATM 0 km, gelb
Ferrari GTB 4, 72, rot 27450,-
Bagheera, 74, gelb, 30000 km, Alu-Felg 9900,-
Maserati Merak, 74, blau, 24000, Stereo-Radio
Sbarro BM 328, Roadster, neu, 75, rot
Panther 4,2, Roadster, 1975, neu, silber
Alfa Montreal, 1974, 24000, m-gold, el Fenster

Mercedes, BMW, Porsche ständig gesucht

Ferrari 365 GT 2+2, 1969, 58000 km, silber, elektrische Fenster 11950,-
Ferrari 365 GT 2+2, 1974, 29000 km, metallic-blau, AirCond, Stereo
Ferrari 365 GTB 4, 1972, 46100 km, met-blau, AirCond, el Fenster, Radio
Iso Grifo, 1974, 23300 km, AirCond
Iso Lele, 1972, 31200, gelb

50 Mercedes, 350 Opel, 30 VW, 20 Citroen, 100 Fiat, 70 Renault, 30 Ford, 50 BMW, 50 US und viele andere

1000 AUTOS - neu u. gebraucht

AUTO-BECKER DÜSSELDORF Suitbertusstr. 150
AUTO-SUPERMARKET GmbH WELTEXPORT GmbH Tel.: 0211/ 3380-1

Ob Ankauf oder Verkauf Ihr Vertrauenspartner

52 638 H

DUNLOP-STAHL
SP SPORT SUPER (D 1)

195/70 HR 14	DM 144,–
195/70 VR 14	DM 171,–
205/70 HR 14	DM 146,–
205/70 VR 14	DM 184,–
185/70 VR 15	DM 175,–
215/60 VR 15	DM 234,–

inkl. 11% MwSt., per Nachnahme, frachtfrei ab 4 Stück. **Fritz Ihle, Reifenhandel KG, 757 Baden-Oos, Telefon 0 72 21 / 6 16 36**

BMW CSL, Bj. 73, 28 000 km, gold-met., Front- u. Hecksp., Colorgl., el. Fenster, Radio, 7" Feig., neue Bereif., DM 22 800.—. Tel. 0 61 88/53 54. 52 849

Suche BMW Alpina, 2002, Einspritzer, Bj. 74 o. D. Einspritzer, 130 PS. Tel. 0 52 31/6 82 27 v. 7–16 U. Albert. 52 850

BMW Barankauf T. 07231/40901 52 575 H

BMW 520, Bj. 73, Riviera, 50 000 km, Dinolkonservrg., Brfg. 195 70 VR, Radio, Bestzust., v. Priv. zu verk., VB DM 10 950.—. Tel. 0 29 32/2 12 09. 52 851

Reifen der 0.70er Serie

	Uniroyal Kleber GTS	
165/70-13:	70,– TL	68,–
175/70-13:	79,– TL	76,–
185/70-13:	81,– TL	86,–
185/70-13:	87,– HR	94,– TL
195/70-13:		99,–
185/70-14:	96,– TL	90,–
195/70-14:	126,–	104,–
205/70-14:		117,–
175/70-15:	93– TL	
185/70-15:		94,–

DUNLOP SUPERSPORT D 1 und PIRELLI CN 36 günstig lieferbar! Sonderposten: Goodyear mit w. Schr. schlauchlos 185/70 VR 13 DM 112,—. Preise einschließlich 11% MwSt. Versand per Nachnahme **Reifenberger,** 657 Kirn, 06752/2958 u. 2300

BMW 3.0 CSi, Bj. 72, 70 000 km, div. Extr., zu verk. für DM 16 000.—, evtl. Inzahlgn. v. Merc. 280 SE ab Bj. 73. Tel. 0 82 65/2 63. 52 852

1802, Bj. 5.74, sehr gepfl., m. viel Zubehör, VB 10 500.—. T. 05 11/82 73 21. 52 853

Alpina, 165 PS, NP 25 000.—, 12 000.— VB. Pohl, 73 Essl., T. 07 11/35 12-2 55. 52 854

Autobarankauf
Sofort Bargeld für Ihren gebrauchten Pkw (alle Typen).
Harald Rochel Automobile
725 Leonberg, Stuttgarter Straße 37
Tel. 0 71 52/5 29 30, Abf. Stuttg.-Dreieck

Liebhaberfahrzeug! BMW Bertone-Coupé 3200 CS, 1965, TÜV 10.77, VB 15 000.—, SSD, blau, 1a Zust., Motor neu, 45 000 km gelaufen, kein ATM. Günter Plumhoff, 3167 Ehlershausen b. Hann., Gartenstr. 9, T. 0 50 85/2 89. 52 855

Bertone 3200 CS, 120 PS, ATM, TÜV 77, Neulack met.-blau, 9fach bereift (4 Alufelgen), 4 Halog., div. Ersatzteile, Diff., 160 PS-Motor (def.), Radio, Ant., Fenster alles elektr., rotes Leder, Bj. 64, DM 7000.— VB, Tel. 0 21 66/ 4 45 70. 52 856

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung.
Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

BMW 2002 Touring, Bj. 7.73, 40 000 km, div. Zubeh., zu verk., DM 8900.—. Tel. 05 31/84 62 50. 52 857

Suche 5 Gang-Getriebe für 02, verk. 4 Mahle-Felgen 6 J-13. T. 0 76 23/55 81. 52 391

ALBERT-Nockenwellen, 310 Grad für alle BMW, z. B. 160 PS/DIN im 2002 ti, DM 310,—. Wörgl/Österreich, Telefon 00 43 / 53 32 - 24 83

Traumwagen 3.0 CSL Alpina, 230 PS, Rennfahrwerk, Kotflügelverbr. 9" Alp. 245/60 VR 14, 40% Sperre, 120-l-Tank, Schalensitze, Ü-Rollbügel, Stereo, alle Spoiler, alles TÜV, 37 000 km. Tel. 0 41 02/5 73 66 ab 18 Uhr. 52 392

Verk. von **BMW 2002 ti** Motor, Getr. u. Hinterachse mit 75% Sperre. Tel. 04 71/6 11 95. 52 393

2 Doppelvergaser Solex PHH 40. A. Brücke, DM 350.—. Riedel, 5 Köln 30, Christian-Schult-Str. 20. 52 394

30 S, 74, v. WA, 210 PS, taiga, Schalens., Ster., Alufelg. u.v.a. 089/144396. 52 395

Wir suchen ab Baujahr 1972
1602 – 2002, 520, 3.0 CS + CSi + 1502
Auto-Graner, 79 Ulm, 07 31 / 6 86 38

KLEBER-REIFEN
Sonderangebot für November/Dezember

195/70 14 GTS	DM 99,50
185/70 15 GTS	DM 89,50
175/70 13 GTS	DM 71,50

einschl. 11% MwSt. Wegen anderer Größen sowie Leichtmetallfelgen bitte anfragen. Versand erfolgt per NN. **BF-Reifenhandel,** 6050 Offenbach 1, Postfach 1008 A, Telefon (06 11) 81 38 38

Suche BMW 3.0 CSL, neu od. neuwertig, wenig km. Angeb. an Friedlin, Brombach, T. 0 76 21/5 13 17. 52 457 H

Suche BMW-Touring, letzte Modelle, wenig km. Ang. an Friedlin, Brombach, Tel. 0 76 21/5 13 17. 52 458 H

KH-Achse, 364 Sp., 2 Recaro Matterbg. Fed., 2 Koni, T. 0221/634658 ab 18 U. 52 459

BMW 2800, Mod. 70, AT-Motor 15 000 km, AT-Getriebe, 10 000 km, silbermetallic, techn. u. optisch im Bestzustand, umständehalber zu verk., VB DM 12 000.—. Tel. 0 76 73/74 56. 52 460

Der neutrale U.S.-Schriftzug für Ihren BMW!
DM 22,50 inkl. MwSt.
in silber oder matt-schwarz
Lieferung per Nachnahme.
Autosport R. Kittel, 8 München 40, Elisabethstr. 53, Telefon 0 89 / 18 08 98

BMW 520 i, Bj. 11.72, 67 000 km, neuwertig. Zust., Ster. Blaup., Cass./Radio, VHB DM 9500.—. T. 0 85 31/20 42. 52 461

BMW 2500, 10.72, Anhängerk., Colorglas, gepfl., DM 11 200. T. 06452/8415. 52 462

Blitzschnelles und kinderleichtes montieren.
Die **unentbehrliche** Anfahrhilfe in Schnee u. Eis. Für längere Fahrten empfehlen wir pro Antriebsrad 3 Klammern. **Pro Klammer DM 38,50** inkl. MwSt. Lief. p. NN.
Alleinvertrieb für die BRD. **Ch. Bonnet, 8 München 50, Donaustaufer Str. 8**

Verk. m. Opt. BMW 2002 ti, Gr. 1, Bj. 71, Mot. u. HA neu, Bilstein-Fahrw., Ü-Bügel, alle Verbesserungen, z. Pr. v. DM 7800. T. 0 70 31/2 59 38 b. 18 U. 52 463

BMW 3.0 CS, Bj. 71, TÜV 77, ATM, silber, DM 11 500.—. Tel. 02 11/71 94 54. 52 464

2 BMW V8, 62/63, einer TÜV 6.77, zus. 4200.— DM. Tel. 0 26 84/82 21. 52 658

2002 tii, Zul. 10.73, 50 000 km, TÜV 10.76, türkis-met., getöntes Glas, Radio, 5,5" Alpina-LM 185/70 HR 13, zu verk. f. DM 9500.—. Tel. 0 75 65/6 42. 52 465

Verk. Überrollbügel, neu, passend BMW 1602–2002, DM 198.—, ONS-zugelassen. Tel. 0 53 41/4 54 14. 52 657

BMW-Langstreckenmotor, 2 L, 170 PS, incl. 45er Weberverg. PRSGST, zu verkaufen EPN. T. 0 21 61/3 34 84 Novak. 52 659

Motor 1600-2, 90 000 km, Zustand gut. Tel. 02 21/84 13 01. 52 660

BMW 2002 tii, Bj. 72, alles 1a Zust., zu verk. Tel. 0 65 91/33 33. 52 661

BMW V8 2,6 Ltr., Bj. 59, 100 000 km, gut erh., fahrbereit, DM 4000.—. Zuschriften unter Chiffre A 25/52 662

Dringend von wirklichem BMW-Vorkriegsenthusiasten gesucht: BMW 328/327. Optischer u. mechanischer Zustand Nebensache, jedoch möglichst wenig Rost. Außerdem Werkstattbuch. Jürgen Pollack, 6101 Fischbachtal/Ortsteil Billings, Berggasse 15, Tel. 0 61 66/2 48. 52 663

V8, Bj. 63, TÜV 7.77, 2,6 l, 110 PS, 6500.— DM. Ab 17 U. 0 52 41/2 02 55. 52 664

Motor 3.0 Si, defekt, zerlegt, m. Computer, zu verkaufen. T. 05 41/8 21 87. 52 396

Kotflügelverbr. + Spoiler, BMW 02, Kotfl., eckige Aust., DM 320.—, Spoil. z. Verbr. DM 115.—, Kotflügel wie Turbo DM 145.—, Spoiler wie Turbo, DM 125.—, Spoiler ohne Verbr. DM 125.—, Heckflügel f. 02, DM 185—, einschl. MwSt. Tel. 0 28 53/23 11. 52 666 H

BMW Barankauf T. 06 11/28 51 44 52 574 H

BMW 503 Coupé, Bj. 59, u. viele Ersatzteile zu verk. Tel. 0 89/8 11 34 14 oder 0 89/22 56 72. 52 665

BMW 1600 GT, DM 3000.—, ohne Rostfraß! Werkt. 8–17 U. 0 71 45/43 12. 52 667

V8, 2,6 l, letztes Bj., Knüppelsch., sehr guter Zust., wegen Platzm. f. DM 3000.— zu verk. T. 06 11/85 63 11. 52 466

3.0 Si, 73, 56 000 km, Schiebed., Motor 10 000 km, viel Zubehör, 13 600.— DM. Tel. 05 41/8 21 87. 52 397

2.8 CS wie 3.0 CSL, SSD, BBS 7", neu lack., elektr. Scheibenh. 07031/84555. 52 398

Zugfreie Frischluft

AIR-PRESS®
Paßform Regen- und Windabweiser DBGM für Autoseitenfenster aus vacuumverformtem Acrylglas.

Erhältlich im Zubehörhandel und bei Ihrer Werkstatt. Bezugsnachweis und Prospekt durch:
Seibert Industrietechnik GmbH
1 Berlin 12 · Bismarckstr. 31 · Tel. 030/343 22 73 Händler bitte Angebot anfordern

ECKEL-SKIHALTER CASCO

Kunststoffbeschichtete Stahlkonstruktion, Hochkanttransport, abschließbar — daher kein Problem mit Skisäcken und sperrigen Fersenautomaten — nicht rostend — optimale Sicherheit — elegant und zuverlässig **(daher TÜV-geprüft für 6 Paar Ski),** beim Autozubehörfachhandel od. Bezugsquellen durch Fa. Eckel, 8 München 19, Dachauer Str. 233

BMW

Opel Rekord Sprint 1,9 sh, Bj. 75, ca. 70 000 km, 1. Hd., unfallfrei, Vinyld., S. D., Radio, sehr v. Extras, **DM 6950.—.** Autohaus Benz, **5270 Gummersbach-Dieringhausen,** Tel. 0 22 61/7 72 17 u. 7 76 62, an der B 55. 52 832 H

Peugeot 604, beige-met., 1. Hd., Bj. 10.75, ca. 3000 km, S. D., Vorführwg. (Geschäftsl.), mit interessantem Preisnachlaß. Weitere Peugeot-Vorführwagen auf Anfrage. Autohaus Benz, 5270 Gummersbach-Dieringhausen, Tel. 0 22 61/7 72 17 u. 7 76 62, an der B 55. 52 831 H

Volvo 264 GL, dunkelblau, 1. Hd., Bj. 10.75, ca. 2500 km, Vorführwg. (Geschäftsleitung), bildschön, mit interessantem Preisnachlaß. **Volvo 244 GL,** beige-met., 1. Hd., Bj. 11.75, ca. 2000 km, Vorführwg. (Geschäftsl.), mit interessantem Preisnachlaß. Autohaus Benz, 5270 Gummersbach-Dieringhausen, Tel. 0 22 61/7 72 17 u. 7 76 62, an der B 55. 52 830 H

BMW-Unfallwagen Barankauf. Tel. 0 26 71/77 82. 52 600 H

VW Golf, Bj. 74, ca. 15 000 km, unfallfrei, Radio, S-Ausst., Spoiler, viele Extras, **DM 8750.—.** Autohaus Benz, 5270 Gummersbach-Dieringhausen, Tel. 0 22 61/7 72 17 u. 7 76 62, an der B 55 52 829 H

2002 ti, 180 PS, Kotflügelverbr. 7" Alpinafelg. 195/13 u. 6" Mahle 185/13, Rennfahrw., 5-Gg., Sperre, innenbel. Bremsen, Schalensitze, Hosenträger, Fr.- + Heckspoil., Käfig, get. Scheib., Doppelscheinw., opt. + techn. Bestzustand, Garag.-Zweitfahrzg., 14 500.— VB. Tel. 07 51/4 53 03, tägl. a. Mo. v. 10—14 u. 18—22 Uhr. 52 321

BMW 3.0 CSi, Bj. 72, TÜV 77, Met.-Lackierung, Radio, sehr gepflegt, DM 15 500.—. H. Siebert, 4690 Herne 2, Gelsenkircher Str. 40, Tel. 7 12 29. 52 322 H

BMW 3.3 L, Atlantic, Bj. 74, 26 000 km, DM 30 500.—. Bayerische Motorenwerke AG, Niederlassung Stuttgart, 7 Stuttgart 1, Rotebühlstr. 40, Zufahrt über Silberburg-Herzogstr., Tel. 07 11/61 80 57—59. 52 400 H

3.0 CSi BMW, met.-grün, SEL-Telefonanlage, sämtl. Extras, NP 48 000.— DM ohne Tel. Gegen Höchstangebot zu verk. Tel. 0 76 21/8 68 00 Bürozeit. 53 169

BMW Turbo, Bj. 4.74, 27 900 km, Sportfelgen, Radio, Bestzustand. Tel. 0 30/8 83 50 98. 52 323 H

BMW 2800 CS, Bj. 69, TÜV 9.77, kein Rost, neu bereift, gt. Zust., VB 7700.— DM, als Zweitwag. gef. 0 75 62/26 16. 52 399

BMW-Motoren gebraucht u. mit 0 km, mit Garantie, preisgünstig zu verkaufen. Tel. 02 71/35 14 54. 52 324 H

BMW 2500, Nov. 70, 90 000 km, TÜV 9.77, Stereo-Radio m. Cassetten, scheckheftgepflegt, VHB 7500.— DM m. MwSt. Tel. 0 82 61/94 73 ab 18 Uhr. 52 325

BMW Bertone, Bj. 62, TÜV 12.77, Zust. wie neu, Austauschmot. 40 000 km, DM 9000.—. Tel. 0 89/49 15 22. 53 132

BMW 3.0 CSL, Bestzustd, 48 000 km, grün-met., f. DM 24 000.—. 06181/20490. 53 133

BMW Gruppe II-Zyl.-Kopf mit Webervergaser und Fächerkrümmer zu verkaufen, DM 1800.—. T. 0 78 21/4 16 09. 53 052 H

2002 Alpina, 2.72, inka, Motor 150 PS, 5-Gg.-Getr., Alpina-Fahrgest., Sperre, Hi.-Achse, 28 000 km, techn. + opt. 1a, Doppel-Halogen, Spoiler, Klimaanl., Scheel-Sitz, 90 l-Tank, 5½ Alu-Felg., 9fach bereift 100%, div. Extras, alles TÜV-eingetr., NP DM 31 000.—, VB DM 14 500.—. Hollfelder, Heidenheim, Tel. 0 73 21/86 86 oder 6 21 59. 53 053

3 45er Weber, passend für alle BMW 6-Zylinder. Tel. 0 23 02/5 12 87. 53 054

BMW 525, 30 000 km, Spitze 220, mit allen Extras, Neupreis 27 000.— DM, Preis VB. Tel. 0 23 02/5 12 87. 53 055

3,2 CS Bertone Coupé, Garagenwag., n. Werksmot., el. Antennen- u. Fensterbetät., hellbr. Lederpolst., F. weiß, zu verkaufen. Chiffre A 25/53 056

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbarer Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

BMW 318, Bj. 11.75, 260 km, 1. Hd., unfallfrei, anthrazit-met., Radio-Bavaria, div. Extras, m. Garantie, neu ca. DM 16 300.—, jetzt **DM 15 750.—; BMW 518,** Bj. 75, 300 km, ohne Zulassung, unfallfr., wegen Rücktr. v. Kaufv., sofort verfügb., anthrazit-met., m. Garantie, neu ca. DM 17 800.—, jetzt **DM 16 500.—; BMW 518,** Bj. 8.75, 250 km, 1. Hd., unfallfr., gelb, Colorgl., mit Garantie, neu ca. DM 17 500.—, jetzt **DM 15 750.—; BMW 518,** Bj. 5.75, ca. 6000 km, 1. Hand, unfallfrei, grün, Colorgl., m. Garantie, neu ca. DM 17 700.—, jetzt **DM 15 750.—; BMW 2002 Automatic,** Bj. 74, 19 000 km, blau-met., **DM 11 950.—; BMW 2002 Automatic,** Bj. 74, 22 000 km, gelb, unfallfr., **DM 11 750.—; BMW 520,** Bj. 8.75, 4500 km, 1. Hd., unfallfr. s. d. m. Garantie div. Extr., neu ca. DM 19 200.—, jetzt **DM 16 950.—; BMW 1802,** Bj. 73/74, 1. Hd., unfallfr., sehr viele Extras, 1a, 29 000 km, **DM 10 950.—; BMW 2002,** Bj. 75, 17 000 km, 1. Hd., unfallfr., div. Extras., neu ca. DM 15 500.—, jetzt **DM 13 750.—; BMW 1802,** Bj. 74, 28 000 km, 1. Hand, grün-met., Colorgl., div. Extras, **DM 10 950.—; BMW 1602,** Bj. 73, 48 000 km, 1. Hd., unfallfr., cosmic-Alufelgen, div. Extras, **DM 10 500.—; BMW 1602,** Bj. 75, 8400 km, sehr viele Extras, 2. Hd., **DM 10 950.—; BMW 1802,** Bj. 73, 47 000 km, 1. Hd., unfallfr., div. Extras, **DM 9750.—; BMW 520,** Bj. 72/73, 78 000 km, 1. Hd., unfallfrei, Anhängerkuppl., **DM 8750.—; BMW 2500,** Bj. 73/74, 1. Hd., unfallfrei, Colorgl., 195er Reif., **DM 11 750.—; BMW 520,** Bj. 73, 1. Hd., unfallfr., grün-met., div. Extras, ca. 50 000 km, **DM 13 550.—; BMW 1602,** Bj. 75, 10 000 km, 1. Hd., unfallfrei, viele Extras, **DM 12 450.—.** Außerdem noch vieles mehr, alle Fabrikate, alle Preisklassen, stets wechselndes Angebot. Autohaus Benz, 5270 Gummersbach-Dieringhausen, Ruf (0 22 61) 7 72 17 und 7 76 62, an der B 55. 52 828 H

Verkaufen. Suchen. Tauschen. Schnell und erfolgreich.

In Deutschlands größtem Automarkt. Sie erreichen mit Ihrer Gelegenheitsanzeige über 3 Mio. Autofahrer.

Berechnungsbeispiele:

private Gelegenheitsanzeigen (inkl. MWSt).

1 Zeile	=	3 mm	DM	18,90
2 Zeilen	=	5 mm	DM	31,50
3 Zeilen	=	7 mm	DM	44,10
4 Zeilen	=	10 mm	DM	63,—
5 Zeilen	=	12 mm	DM	75,60
6 Zeilen	=	15 mm	DM	94,50

gewerbliche Gelegenheitsanzeigen (zuzügl. MWSt).

1 Zeile	=	3 mm	DM	35,25
2 Zeilen	=	5 mm	DM	58,75
3 Zeilen	=	7 mm	DM	82,25
4 Zeilen	=	10 mm	DM	117,50
5 Zeilen	=	12 mm	DM	141,—
6 Zeilen	=	15 mm	DM	176,25

Anzeigen-Bestellschein auto motor sport für eine Gelegenheitsanzeige

Bitte in Druckschrift und mit Kugelschreiber ausfüllen. (Pro Buchstabe, Satzzeichen und Wortzwischenraum ein Kästchen).

Motor-Presse Stuttgart, 7 Stuttgart1, Postfach 1042, Tel.: 0711/2142-258 od. 262

Diese Anzeige soll ab der nächstmöglichen Ausgabe unter der Rubrik _____

____ ____mal unverändert erscheinen

Kosten: DM 6,30 (für Privatanzeige) inkl. MwSt., DM 11,75 (für gewerbl. Anzeige) zuzügl. MwSt., für 1 mm Höhe bei 43 mm Breite. (1 Druckzeile = 3 mm Höhe.) Bei Chiffre-Anzeigen (nur zulässig bei Privatanzeigen), erhöht sich der Preis um DM 5,— inkl. MwSt. Preise sind gültig bis 31. 12. 1975.

Anzeigentext: ☐ Privatanzeige ☐ Gewerbl. Anzeige

Die Anzeige soll: (Bitte nur eine der 3 Möglichkeiten ankreuzen)
☐ mit folgender Anschrift ☐ nur mit meiner Tel.-Nummer ☐ unter Chiffre erscheinen.

Name/Vorname/Firma

PLZ **Ort**

Straße/Nr.

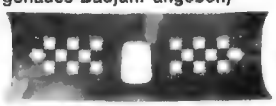
Rechtsverb. Unterschrift

Datum ams 25/75

Kühlerschutzhauben

Schnellere **Motorerwärmung** bedeutet längere Lebensdauer **ab DM 19,50**

Für alle gängigen Fahrzeuge am Lager (Fahrzeugtype und genaues Baujahr angeben)



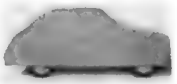
„Schnapp-Zu"

Eine **Schneekette** bester Qualität mit der einfachsten und schnellsten Montage. Die feingliedrige Spurkreuzkette ist laufruhig und bietet optimale Fahrsicherheit u. Spurtreue. Einmalig günstige Preise **ab DM 43,— pro Stück**

Alle Größen am Lager!

Bei Bestellung genaue Reifengröße angeben!

Plastik-Garagen



faltbar, hochwertige PVC-Folie reißfest, extrem hitze- und kältebeständig, eingebaute Entlüftung, **ab DM 79,90. Halbgaragen,** dieselbe Qualität, bedeckt, alles Glas, **ab DM 19,50**

Gegen starre Kälte im Auto

Katalyt-Heizofen

heizt mit 1,5 l Leichtbenzin 30 Std. lang, bis ca. 8 cm³, geprüft u. zugelassen, keine Flamme, kein Rauch, ohne Rückstände, völlig explosionssicher nur 56,-

Für die Gesundheit im Auto

Pelzbezug „LS"

(Luxus-Sonderklasse) aus echtem Lammfell hergestellt, an der Lehne und am Sitz Fellkappen, elastisch u. reißfest, sitzt bombenfest! Beste Fellqualität, voll waschbar, **2 Jahre Garantie.** Farben: Weiß, Sekt, Grau, Dunkelbraun,

Gr. A bis Mittelklasse DM 109,—
Gr. B ab Mittelklasse DM 119,—

Bei Bestellung Wagentype angeben!

AUTO ALBRECHT, 775 Konstanz 11 Telefon 07531/23742, Telex 733366 Neuen **Gratiskatalog** (über 5000 Artikel) sofort anfordern.

BMW 525, Bj. 74, 41 000 km, 15 500.— DM. Tel. 0 71 31/4 10 74. 53 057 H

BMW 3.0 CS, Bj. 73, neues Automatikgetriebe, Radio, Schiebed., F. metallsilber, zu verk. Tel. 09 31/59 78 18. 53 058 H

SCHRICK

Spezial-Nockenwellen, Schiebereinspritzanlagen, Fächerauspuffanlagen, Trockensumpfölpumpen für Gr. 2-Rennmotoren

Dr.-Ing. Peter Schrick, 563 Remscheid-Lü., Industriegeb. Großhülsbg., T. 02191/53067-68

BMW 2800, Agaf-krist., neu, H.-Achse, Sperrdiff., Alufelgen, neue Reifen, Radio, Cass.-Stereoanl., Überblendreg., Hohlraumvers., heizb. Heckscb., techn. opt., sehr gepfl. Fahrz., Pr. DM 9000.— + MwSt. Tel. 0 67 81/4 39 05. 53 059

528, Bj. 6.75, 7000 km, granat-met., Color, SSD, LM-Felgen, Servo, Blaupunkt, DM 22 300.—. Telefon 0 77 31/6 12 84 ab 17 Uhr. 53 060

Su. 518/520 Unfallschad. 0 77 09/2 23. 53 210

Dino Ferrari 308 GT 4, Bj. 74, ca. 25 000 km, 1. Hd., unfallfr., Colorgl., elektr. Scheibenh., Klimaanl., Stereoanl., grau-met., sehr gepfl., Bestzust., neu ca. DM 56 000.—, jetzt **DM 38 000.— + MwSt.** Autohaus Benz, 5270 Gummersbach-Dieringhausen, Ruf (0 22 61) 7 72 17 u. 7 76 62, an der B 55. 52 833 H

BMW 507 Sportwagen, Hardtop. Schriftl. Anfragen an Paul Chamberlain „The Firs" Clanham Road, GB Cheltenham-Glos. 53 186

Gelegenheit! 2002 Cabrio, 8 Mon. alt, 22 000 km, weiß, weiße Ledergarn., Standhzg., Doppelscheinwerf., Blaupunkt Berlin, 8fach neu bereift, Alu-Felgen 5½ J 13, m. TÜV u. sonst. Extras, NP 25 000.— DM nur 19 500.— DM. Chiffre A 25/53 131

Augen auf beim Gebrauchtwagenkauf! Der notwendige Ratgeber für den Käufer und Verkäufer mit einer Fülle von nützlichen Hinweisen von Klaus Freund, „Gebrauchtwagen, Tips — Checkliste — Daten — Kosten", durchleuchtet den Gebrauchtwagenmarkt — zeigt Tücken und Klippen — verhilft zu reellem Kauf und günstigem Verkauf! 240 Seiten, 40 Abb., Leinen, DM 22,—. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder direkt von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Es war einmal . . ., nein, im Automobilsport gibt es keine Märchen. Selbst wenn man heute glauben möchte, daß ein Autorennen, das 1908 in New York begann und in Paris endete, ein Märchen sein müsse. George Schuster, einer der verwegenen Teilnehmer, schildert in seinem Buch „Das längste Autorennen der Welt" dieses wahnwitzige Unternehmen. 184 Seiten, 80 Fotos, Leinen, DM 16,—. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder sofort per Post direkt von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Bonito

Bonito 73, golf, 34 PS, TÜV 77, VB 12 500.— DM. Schwarz, 8491 Michelsdorf, Clemensstr. 9. 52 326

Borgward

Verk. Mot. f. Hansa 2400, suche Goli-Dreirad z. Ausschl. oder Differential. Kuhn, 3392 Clausthal, Hüttenstr. 30. 52 668

P 100, 1961, TÜV, tadellos, gegen Gebot. **Seltenheit!** Isabella Coupé, 1959, mit 100 PS-Maschine und kompl. Luftfed., zu verkaufen. Boch, 7800 Freiburg, Schwarzwaldstr. 107. 52 467

Isabella, Bj. 55, 11 Jahre stillgel., TÜV-frei, 70 000 km, Bestzustand, umsth. geg. Höchstgeb. Chiffre A 25/52 401

Liebhaberfahrzeug! Borgward Isabella TS Coupé, Bj. 1959, TÜV 3.77, Bestzustand, VB-Preis DM 3000.—, Standort Moers/Ndrh., Tel. 0 28 41/2 82 38. 52 402

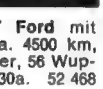
Isabella TS Coupé m. Heckfl., Bj. 59, fahrb. Zustd., TÜV 11.75, an Bastler, VB 777.— DM oder gegen Gebot. Tel. 05 61/8 76 10. 53 061

Buggy

APAL·BUGGY
Führender Importeur der BRD
ANTON WAGNER · AUTOMOBILE
805 Öffenbach · Wilh.-Leuschnerstr. 38
Tel. 0611/854824
4 Modelle.
Fertigfahrzeuge
TÜV abgen.
Bausätze
und Zubehör
Prosp. 2.— in Briefmarken

Buggy-Oldtimer-Classic T Ford mit Oldi Hardtop, Bauj. 75, ca. 4500 km, TÜV-abgen., zugel. F. Röder, 56 Wuppertal 1, Am Engelnberg 30a. 52 468

Fertigfahrzeuge · Bausätze · Fahrgestelle · Bereifung
APAL B. Wirth, 7325 Bell/Göppingen Telefon 07164/3460
BUGGY-CLUB
Ausführliche Unterlagen und Fotos 4,—



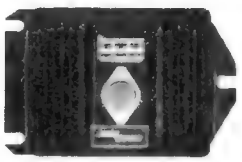
Buggy Apal Corsa Hardtop, Bj. 75, m. vielen Extras zu verk. Glavan, 7072 Heubach, Iglauerstr. 8 52 669

BUGGY-L · BUGGY-C · JET · CORSA
FERTIGFAHRZEUGE – BAUSÄTZE – ZUBEHÖR

APAL INGJÜRGEN WIRTH 7071 LEINZELL
BUGGY-SHOP
7071 LEINZELL · TEL. 07175/62 63
IHR SPEZIALIST MIT ERFAHRUNG
Farbprospekt + TÜV-Berichte DM 4,— (Scheck od. bar)

Achtung Winterpreise!
Fertigfahrzeuge u. Bausätze auf Lager
APAL-BUGGY'S Günther Siegel
5275 Bergneustadt,
Fichtenstr. 22, Tel. 0 22 61/4 13 83
Kostenl. Information u. Probefahrt.

Die zündende Idee



TZ

HKZ

WARTUNGSFREIHEIT kann man jetzt kaufen!

Der Name: **Swisstronic**

Dazu gibt es gratis noch folgende Vorteile:

- **kontaktlose elektronische Zündanlage**
- **nachträglich einzubauen in fast alle Fahrzeugtypen**
- **absolut gleichbleibende Zündgenauigkeit**
- **konstante Zündleistung**
- **keine Zündaussetzer**
- **elastischer Motorlauf und bessere Beschleunigung**
- **gute Kaltstart/Kaltlaufeigenschaften**
- **optimale Gemischverbrennung, daher weniger schädliche Abgase**
- **Zweikreis-Sicherheitssystem**

Schreiben Sie oder rufen Sie einen der folgenden Verkaufs- und Einbaustützpunkte an:

Augsburg, Franz Strobel, Hanauer Str. 6, Tel. 08 21/7 80 31
Baden-Baden, Harald Schätzle, Hermannstr. 9–11, Tel. 0 72 21/6 33 55
Bonn, Dürrbeck + Lanzerath, Effertzstr. 20, Tel. 0 22 21/62 15 21
Bremen, Bergmann am Flughafen GmbH, Neuenlander Str. 93–95, Tel. 04 21/55 30 53
Darmstadt, Kissel Automobiltechnik, W.-Leuschner-Str. 36, Tel. 0 61 51/2 23 17
Düsseldorf, Heinrich Reich, Euler Str. 5–7, Tel. 02 11/44 47 22
Emsdetten, Fritz Maitzen, Borghorster Str. 64, Tel. 0 25 72/58 97
Essen, Hermann Postert, Rellinghauser Str. 302, Tel. 02 01/25 01 91
Frankfurt-Schwanheim, Hans Cohnheim, Blankenheimer Str. 26–28, Tel. 06 11/35 82 25
Frankfurt, Manfred Jaschok, Friedrich-Stampfer-Str. 3, Tel. 06 11/50 24 61
Golzheim, DES-Tuning, Buirer Str. 14, Tel. 0 22 75/17 37
Hamburg, Dieter Feix, Wandsbeker Zollstr. 84–90, Tel. 0 40/6 52 56 49
Hamburg, Fritz Schröder, Osdorfer Landstr. 184, Tel. 0 40 / 80 10 71
Heidelberg 1, Alois Lenz, Am Hüttenbühl Gwann 2, Tel. 0 62 21/7 15 57
Herten, Autohaus Herten GmbH, Westerholter Str. 775, Tel. 0 23 66/54 75
Kassel, Werner Knobloch & Sohn, Werner-Hilpert-Str. 17, Tel. 05 61/1 32 05
Kempten, Auto-Abt OHG, Oberwangerstr. 16, Tel. 08 31/92 55
Landsberg am Lech, Helmer + Richter, Holzhauser Str., Tel. 0 81 91/41 74
Leeheim, Willi Krämer, Schulstr. 23, Tel. 0 61 58/38 88
Ludwigsburg, Eugen Schreiber, Uhlandstr. 8–10, Tel. 0 71 41/2 45 51
Maintal-Dörnigheim, H. Borse, Philipp-Reis-Str. 23, Tel. 0 61 81/49 30 11-12
Plaidt-Andernach, May & Hoffmann, Bundesstr. 3, Tel. 0 26 32/4 40 06
Schömberg, Reinhard Hauff, Pforzheimer Str. 18, Tel. 0 70 84/78 19
Straubing, Schiessl & Warbinek, Stadtgraben 48, Tel. 0 94 21/20 44 + 20 45
Ulm, Schwabengarage AG, Marchtaler Str. 23, Tel. 07 31/6 11 21
Wetzlar/Lahn, Günther Erben, Neustadt 42, Tel. 0 64 41/4 25 65
Wiesbaden, Reiner Altenheimer, Bierstadter Str., Tel. 0 61 21/56 53 73
Winnenden, G. Irmscher KG, Waiblinger Str. 20 + 30, Tel. 071 95/20 66

Pirelli-Stahlgürtel CN 36 SM

Größe	DM	Größe	DM
165 HR 13 TT	88	195/70 HR 14 TT	162
175/70 HR 13 TT	88	195 HR 14 TT	164
185/70 HR 13 TT	96	205/70 HR 14 TL	183
235/60 VR 13 TL	217	205/70 VR 14 TT	199
165 HR 14 TT	94	165 HR 15 TT	96
175 HR 14 TT	112	175/70 SR 15 TL	104
185 HR 14 TT	124	185/70 VR 15 TT	186
185/70 HR 14 TT	118	215/60 VR 15 TT	289

TT = Schlauchtyp, TL = schlauchlos
Preise inkl. MwSt. Wir montieren fachgerecht oder versenden per NN. Frachtfrei ab 4 Stück. Nur 1. Wahl. Andere Größen und Ausführungen auf telefonische Anfrage.

AZS Reifendienst, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18 Telefon: (06 11) 41 90 42

Buggy

BUGGY-CENTER
Buggy-Buch mit allen gäng. Modellen nur gegen DM 5,- Schutzgebühr
BIEBER KG. · 56 Wuppertal 2
Veilchenstr. 27, Tel. 02121 550280/590373

Karmann GF, 71, neuw., Stdhzg., DM 5500.—, Inz. mgl. 0 55 63/18 47 a. 19 U. 53 170

HAZARD-Baja
Der heiße Käfer

Bausatz ab DM 1650,— + MwSt.
ab Hamburg (TÜV-Prüfb.)
Herstellung und Vertrieb
Autohaus R. Kühn KG
2000 Hamburg 28, Billhorner Deich 99, Tel. 0 40/78 51 46-47

Verk. Apal Jet Targa, excl. Ausst., evtl. Inzahlungnahme. T. 0 72 51/26 12. 52 858

Apal Buggy, 74, Mot. Renault 1100, u. v. Extr., 5500.—. Luxemburg 5. 4 52-27. 53 187

Winterangebot! APAL JET-C-L DM 3200,-
Fahrgestell und Überführung kostenlos.
Fahrgestellverkürzung DM 200,-
Buggy-Center Wolf-Dieter Meyer, 5275 Bergneustadt 1, Breslauer Str. 18, Tel. 0 22 61/4 15 58/2 13 94. Prospektmaterial nur gegen 2,- DM in Briefmarken

Cadillac

Eldorado Cabriolet, 72, 48 000 M. TÜV 77, VB DM 18 500,—. 07 11/72 51 99. 52 469

Cadillac, Sedan de ville, Bj. 70, metallic-dunkelblau, Bestzustand, alle Extras, Preisidee DM 10 000,—. Tel. 0 72 44/90 36. 52 403

Cadillac Fleetwood de Ville, Cabrio, Bj. 70, voll elektr., alle Extras, met.-blau, innen weißes Leder, Stereo-Radio-Cass., TÜV 12.76, nur 9000.— + MwSt., von/an Privat. 0 40/6 47 56 58. 53 062

Chevrolet

Liebhaber Corvette, Bj. 60, geteilte Heckfenst., 1a Zust., geg. Höchstgeb. zu verk., evtl. Inz. mögl. 09 21/2 45 00. 52 860

Stingray Coupé, DM 25 000.—, 8000 km. Tel. 06 11/72 08 68 o. 0 61 05/55 83.

Suche Getriebe und Speichenräder f. Chevrolet, Bj. 1930. Tel. 08 21/6 47 49 v. 13—19 Uhr. 52 862

Stingray-, GM- und FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 52 592 H

Stingray-Teile. Tel. 0 60 31/1 31 01. 52 601 H

Stationwagon Caprice Estate, Bj. 74, Topzustand, nur 12 000 Meilen, viele Extras: Klimaanl., Servolkg., Autom., bel. Scheibenbr., Radio, Colorglas, Vinyldach usw., nur DM 14 500.—. G. Klein, 5 Köln 90, Heumarerstr. 21. 52 470

Suche Stingray, a. defekt o. unfallbeschädigt. Chiffre A 25/52 471

Camaro oder Mustang, neuwertig, gesucht. Angeb. unt. Chiffre A 25/52 472

Suche Chevrolet Impala, Bj. 1971 od. 1972. Tel. 0 70 43/75 31. 52 670

Chevrolet Caprice Estate, Bj. 75, 6000 km, 8-Sitzer Kombi, rot, 17 500.— DM. Tel. 02 11/20 41 31 v. 14—20 Uhr. 52 327

Citroen

Suche Citroen, Cabrio, ab Bauj. 70. Tel. 05 11/77 58 24. 53 063

Citroen SM, Bj. April 1975, 22 000 km, metallic-grün, neuer Motor, 26 500.— DM. Tel. 0 71 31/4 10 74. 53 064 H

Suche für **DS 21 Pallas** Ausstattung grau Velours. Tel. 05 11/80 50 25. 53 065

Citroen SM, Bj. 72, Chefwagen mit allem Komfort, VB DM 19 500.—. Tel. 0 23 03/6 09 62. 52 863

SM Unfallwagen f. Ersatzteile ab km 7000 bis 60 000. Insgesamt 4 Wagen. Tel. 0 30/3 32 20 17 od. 18. 52 864 H

Citroen 11 CV B, gut. Zustand, preisgünstig. Tel. 0 71 52/4 34 66. 52 865

SM, Bj. 72, Klimaanl., Lederpolster, Radio, grau-met., Motor f. DM 4500.— überholt, Bestzustand DM 15 000.—, Inzahlungn. mögl. Tel. 0 22 07/17 04 od. 0 22 02/5 83 93. 52 866

DS 21 Pallas, Mot. DS 23 inj. halbautom., 8.72, 62 000 km, unfallfr., techn. u. opt. einwandfr., met.-grün, Rad., div. Zub., VB 7500.—. 06196/4 24 10 ab 18 h. 52 671

SM, 9.73, 29 000 km, alle Extr., Chauf.-gepfl., 1a Zust., DM 17 200.—, priv. Tel. 0 40/5 51 84 08/8 50 22 22. 52 672

DS 20 Break, Bj. 73, 1a, 42 000 km, VB DM 9990.—. Tel. 0 30/2 51 42 96. 52 673

Suche 2—3jährig. SM mögl. Inj. Angebote mit Preisang. Chiffre A 25/52 674

SM, Bj. 71, 57 000 km, 1. Hand. Tel. 0 71 83/74 53 gew. 52 473 H

D Super, 5-Gg., Bj. 7.73, 50 000 km, braun, VB DM 9000.—. Tel. 0 26 64/67 81 u. 85 56. 52 474

Gelegenheit! Citroen DS 20 Pallas, 98 PS, Bj. 1972 (Erstzul. Dez. 72), 65 000 km, Topzustd., Stereo-Rad. m. Kass., 9x bereift, Sonderl., Heizsch., Nebell., Anhängerkuppl., gen.überh., z. verk., VB 7900.—. T. 0 75 71/5 17 59. 53 134

Citroen DS 23 Injection Pallas, Direktionswagen, Bj. 11.72, 50 000 km, Fahrerfahrz., d.-blau, m. allen Extras, 4 Gurte, Colorglas, Radio, Kopfstützen hinten, Leselampe, Preis DM 11 000.— u. MwSt. Fuchs, 4503 Dissen, T. W. Tel. 0 54 21/7 32. 53 135 H

Datsun

Datsun 260 Z 2+2, Vorführwagen, 3 Monate alt, 10% unter Neupreis zu verkaufen. Tel. 0 62 02/48 69. 53 067

120 Y Coupé, gelb-schwarz, EZ 5.75, 8500 km, Radio, NP 10 200.—, VB DM 7800.—. Winnerl, 8 München 70, Joh.-Clanze-Str. 17. 52 475

De Tomaso

de Tomaso-Vertretung
Neu - Gebrauchtwagen - Ersatzteile
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

DE TOMASO knitter automobile essen 0201/230606

bei uns Winterbereifung aller Typen vorrätig

5-Gang-Schaltgetriebe mit Antriebswellen 3500.— DM. T. 0 30/8 02 71 71. 52 675

Pantera GTS, Deutschlands schönster De Tomaso, blau/silb.-met., weiße Lederausstg., elektr. Fensterh., Colorscheiben, Aircond., Gr. 3-Bremsen, Frontspoiler, 8/10 J-Felgen, Kotflügelverbreiterung, Goodyear Ariva, noch nicht zugelassen, wird für 39 900.— DM zum Verkauf angeboten. Tel. 0 23 24/6 09 73. 52 476

De Tomaso Barank. T. 0 72 31/4 09 01. 52 576 H

Suche Pantera GTS, BMW 3.0 CSi muß in Zahlung genommen werden. Chiffre A 25/52 477

De Tomaso Pantera, GTL optische GTS, Bj. 75/76 noch nicht zugel., 10 000 km, DAT-Schätzpreis 31 200.— DM, inkl. Pkw-Inzahlungnahme mögl. Tel. 0 72 43/1 30 99 od. 1 30 90. 53 171 H

Pantera GT, V8-Motor, erstklass. Zust., Bj. 72, 241 PS, 33 000 km, Klimaanl., 8fach bereift, hl. 11"-Felg., el. Scheibenheb., 50% unter Neupreis. Tel. 0 40/38 27 41 u. 80 10 71. 52 676

DKW

Liebhabermodell: 1000 Sp. Coupé, Bj. 58, 48 000 km, DM 700.—. Tel. 0 64 31/4 19 53. 53 068

Verk. günst. **DKW 1000 Sp** o. TÜV, Ersatzt., Mot. v. DKW F 11 + 12, Pr. VHS. Tel. 02 34/26 10 88 ab 17.30 Uhr. 52 867

1000 Sp Cabrio, TÜV neu, Verdeck neu, Motor 35 000 km, gepfl. Zust., VB DM 2950.—. T. 0 60 81/91 01. 52 868

F 12 Roadster, 64, orig. 74 000 km, TÜV 6.77, für 1000.— DM zu verk. Tel. 0 75 45/23 20 (Bodensee). 52 478

DKW 1000 Sp: 2 Roadster + 2 Coupé sowie sehr viele Ersatzteile, auch einzeln zu verk. Meyer, 3141 Deutsch-Evern, An der Ilmenau 2. 52 677

Suche für DKW F 12 7/33er od. 7/28er Getriebe. Chiffre A 25/52 328

Excalibur

SS PHAETON, Nb SSK Merc. 4 Sitzer-Cabrio m. Hardtop, Klima, Leder, V8-Chevrolet-Maschine, fabrikneu, sofort zu verkaufen. Zuschr. unt. Chiffre A 25/52 869

EXCALIBUR PHAETON (wie Mercedes SSK), Bj. 74, ca. 6000 Meil., TÜV 77, in Deutschland zugel., unfallfrei, 4sitzig, echtes Leder schwarz, Karosserie weinrot, Verdeck schwarz, Stereoanlage, Klimaanlage, Automatic, Speichenräder, Servolenkung, Bestzust., Verkaufspreis: DM 69 500.—. Angeb. T. 10—16 Uhr 06 21/69 40 96-97 od. ab 18 Uhr 0 62 01/5 25 16. 52 678

Ferrari

Die Meisterwerke des F 1-Weltmeisters:
308 GTB · Dino 308
365 GT 4 2+2
365 GT BB liefert
Allein-import
AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1

52 633 H

Dino, 72/73, 45 000 km, DM 17 800.—. Tel. ab 18 Uhr 0 68 94/3 43 37. 52 870

Suche Ferrari-Rennwagen, Alu-GTB oder Berlinetta Boxer. A. Janson, 2943 Esens, Heimschule. 52 479

246 GT DINO FERRARI. Bestzustand, techn. u. optisch wie neu, Bj. 72, TÜV 9.77, für DM 18 000.— Festpreis zu verkaufen. T. 0 92 31/28 11 v. 8—12 Uhr u. 13—17 Uhr, Tel. 0 92 32/28 71 ab 19 Uhr. 52 404

330 GT Coupé Inn.-Ausst., Scheiben, Plexi, sowie div. Karosserieteile (Haube), günst. abzugeb. 02101/64901. 53 203 H

Ferrari-Vertragshändler
Raum Stuttgart
PETER ROSENMAIER
7 Stuttgart 61, Am Bergwald 39 b, ☎ 42 15 80
DINO 308 GT, kompl. Zubehör, silbermetallic, 2600 km, günstig abzugeben.

53 069 H

Dino 246 GT, v. u. h. Achse komplett, U.-Bügel neu, preisw. abzugeb. Tel. 0 21 01/6 49 01. 53 204 H

Ferrari Barank. T. 0 72 31/4 09 01 52 577 H

Ferrari 365 GTB 4 Daytona, Bj. 11.72, 28 000 km, neuwertiger Zustand, silber-met., Klimaanlage usw., 33 800.— DM, incl. Pkw-Inzahlungnahme mögl. Tel. 0 72 43/1 30 99 od. 1 30 90. 53 172 H

Verkauf — Service zum Spezialisten
Ferrari SCHAETZLE
757 Baden-Baden, Tel. 0 72 21 / 6 33 55

FERRARI 365 GT 2/2, 5.71, 54 000 km, rot, schw. Leder, Stereo, exzellent. Zustand, TÜV 5.77, Neureif., 18 000.— DM, Inzahlgn. 02 08/67 19 84 + 67 29 50. 53 136

Suche Ferrari-Unfallwagen, Gebrauchtteillager. T. 0 21 51/3 59 94. 52 603 H

Ferrari-Vertragshändler
Raum Stuttgart
PETER ROSENMAIER
7 Stuttgart 61, Am Bergwald 39 b, ☎ 42 15 80

Fiat

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für FIAT 128, 128 rally, 128 Coupé, 125, 125 Spezial.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Spezial-Tuning-Satz für Fiat 132 GLS, garantiert 142 PS bei 6000 U/min, mit Leistungsnachweis, günstig abzugeben. Tel. 0 71 23/3 10 51. 52 871

Gelegenheit! 128 rally, 4.75, 20 000 km, TM-Fahrw., Coupé-Auspuff, geg. Gebot. Tel. 0 23 54/24 61. 52 872

Dino Cp. 2,4 I, 180 PS, Spitze echt 218 km/h, Bj. 73, TÜV 77, 42 000 km, Color, elektr. Fenster, Stereo, Gurte, H.H., techn. + opt. 1a, nur 16 000.— DM. Tel. 0 89/46 47 31 abends. 52 873

130 Pininfarina Coupé, bl.-met., Si.-gurt, aut. Alarm, Nebell. v. u. h., Bj. 8.73, TÜV 7.77, 45 000 km, VB DM 25 000.— (incl. MwSt). Tel. 0 61 96/2 84 91. 52 874

Fiat Dino-Unfallwagen gesucht, Ersatzteil-Verkauf. Tel. 02 11/71 25 17. 52 604 H

Fiat 130 Lim. zum Ausschlachten, Getriebe autom. überh., Mot. leichter Lagerschaden, Bj. Febr. 71. Tel. 0 55 61/59 02/03 von 8—17 Uhr. 52 681

1500 Cabriolet gesucht, auch mit defektem Verdeck. Tel. 02 21/63 57 35. 52 682

Talbot-Spiegel mit den bildschönen international geschützten Breitsicht-Einsätzen „Talboval" (oval 150 x 96 mm) und „Talbosquare" (rechteckig 135 x 96 mm, siehe Bild) zeigen Ihnen

2 bis 3 Fahrspuren zugleich!

Das bedeutet: ruhiger und sicherer (weil totwinkelfreier) fahren in der Stadt und auf der Autobahn! Bezugsquellen und Prospekte vom Alleinhersteller Talbot + Co., 1 West-Berlin 62, Eberstraße 80

Der Wal aus Stahl
das Taschenmesser aus Solingen
mit 5, 7 u. 8 Werkzeugen für Freizeit, Hobby, Reise, Camping, Sport

Überall im Handel
Original Solingen Qualität

Suche 2300 Coupé oder Lim. zum Ausschlachten. Tel. 09 11/73 17 27. 52 683

Dino Spider, TÜV 10.77, div. Extr., 44 000 km, 1a Zust., Hardt., 9300.— DM. Priv. Tel. 0 40/5 51 84 08/85 22 22. 52 684

Fiat 850 Coupé, gut erh., Mot. generalüberh. f. DM 990.— zu verk. TÜV-fr. W. Goldschrafe, 3071 Renningsehl 38. 52 840

Gelegenheit! 125 Sport, 41 000 km, techn. u. opt. 1a, umständeh. f. 4100.— DM zu verkaufen. Tel. 0 75 62/22 60. 52 481

Suche Hardtop für 850 Spider. Tel. 0 47 44/24 72. 52 405

Dino-Fiat, Bj. 68, TÜV 77, 160 PS, an Liebhaber, DM 5000.—. T. 0 26 20/6 11. 53 137

Fiat Dino Coupé, 160 PS, TÜV 10.76, Bj. 68, 30 000 km, gepfl. Zweitwagen, makelloser Zustd., DM 8000.—. Tel. 02 34/70 20 47, Zl. 626, zw. 20—21 Uhr. 53 113

130 Coupé gesucht, bis 15 000 km, 74. Tel. 0 21 91/34 20 34 + 4 61 82. 52 680

Ford

SCHRICK
Neu: Sportnockenwelle (Gr. 1) für 2000 RS 298°, 11,95 mm Hub, DM 394,05 (inkl. MwSt.)
Dr.-Ing. Peter Schrick, 563 Remscheid-Lü., Industriegeb. Großhülsbg., T. 02191/53067-68

Breitspur-Escort, Bj. 73, ATM 45 000 km, 235/60 x 13 + 8" BBS Capri-Rennachse + Bremsen + sonst. Rennzube., alles TÜV, Preis VB, RS-Innenausst., Stereo. Tel. 0 27 35/34 51. 53 071

Mustang T5, Fastback, Bauj. 67, rot, schw. Ledersitze, mit v. Zubeh., Bestzustd., VB 4800.— DM. 02 11/5 15 26. 53 072

Ford Mustang Cabrio, Bj. 1970, 4,4 l, 140 PS, weiß-schwarzes Verdeck, Radio Recorder, erstkl. gepfl., Liebhaberstück, DM 5500.—, von Privat. Tel. 0 25 62/58 16. 52 685

Escort RS, 5.74, 70 000 km, Radio. Tel. 06 11/2 17 21, Barwitzki, 8—16 Uhr. 52 686

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für FORD Capri 1600 GT + XL.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

RS 2000, optimal. Fahrwerk, Motor gerichtet, Typ „Schwabenbräu", zugel. April 75, neu DM 22 000.— jetzt (20 000 km) DM 15 000. Tel. 07 11/31 30 40. 52 687

Kotflügelverbr. + Spoiler, Capri-Kotfl. Ausf. 72/73 m. Radk. DM 380.—, Capri-Kotfl. Ausf. 73/74 m. Radk. DM 440.—, Spoil. o. Verbr. 99.— DM, m. Verbr. 115.— DM, inkl. MwSt. T. 028 53/23 11. 52 688 H

Ford Barankauf T. 0 72 31/4 09 01 52 578 H

Escort RS 2000, Bj. 74, TÜV 11.77, 40 000 km, Pr. VHS Tel. 0 62 22/87 83. 52 689

Mustang-Teile zu verk. **Unfall-Wagen** ges. Jantos, 0 60 31/1 31 01 od. 58 04. 52 605 H

Verk. f. Capri V6 Schubstreben, Zyl.-Köpfe, RS-Kuppig., Kolben f. 2,8 l, Alu-Ventildeckel. Su. 5-Gang. Tel. 0 62 22/38 38. 52 406

Escort RS, 4.74, 25 000 km, Alufelgen, Rad., DM 7800.— VB. T. 0 30/87 20 34. 52 407

Ford Capri 1500 L, Bj. Nov. 72, 1. Hd., Rad., h. Hecks., 4300.—. 07 21/38 60 17. 52 482

Verk. günstig für Capri 9" Kotflügelverbr., Heckspoiler (ganze Kofferklappe) u. a., alles Neuteile. Tel. 02 11/43 83 14. 52 484

Suche Ford OSI. Tel. 0 27 72/22 23. 52 408

Suche f. Mustang T 5 Anhängerkupplung. Tel. 0 21 01/2 11 90. 52 409

Capri RS, Bj. 74, Verbr. 9" BBS. Tel. 0 22 07/13 53. 52 875

Suche **Capri RS,** auch im Rennlook. Zuschr. unt. Chiffre A 25/52 876

2600 RS, EZ 9.73, TÜV 10.77, garantiert 40 000 km, unfallfrei, 9500.— DM. J. Schauerte, 5949 Huxel bei Fredeburg/Sauerl. 52 877

Capri RS 2,6 l, 150 PS, Bj. 4.73, 75% Sperre, Ü-Bügel, H.-Gurte, 2 Satz LM-Felg., zu verk. Tel. 0 52 57/38 46. 52 879

MUSTANG-Gebrauchtteile, 16-19 Uhr, Tel. 06193/84409 52 623 H

Schlachtfest von Escort 1300, Gr. 2, 125 PS-Motor, 5-G.-Getriebe, Rennfederbeine, Karosserie (sehr leicht) usw. usw. Rufen Sie an, ich habe alles. Tel. 0 22 41/4 49 74. 52 880

OSI 2,3, Zust. 1 a. Tel. 05 11/75 30 17. 52 881

Mustang Fastb. 6 Zyl., 90 PS, TÜV 77, unfallfr., 3800.—. Tel. 04 31/39 36 36. 52 882

Mustang 71/73 ges. Tel. 04 31/39 36 36. 52 883

OSI, Bj. 69, TÜV 7.77, Preis VHB, Lederausst. Tel. 06 21/7 50 41. 52 884

Capri GXL 3,0 l, 7.77, 48 000 km, gelb/schwarz, sinnv. Zubehör, TÜV 10.77, NP üb. 16 000.—, für ca. DM 7000.— zu verk. Tel. 05 61/51 62 01. 52 878

NOSTALGIE! Liebhaberwert, Capri GT, engl. Mod., Bj. 64, TÜV bis Nov. 76, 56 000 km, leichter Unfallschaden. Tel. 0 64 41/4 26 56. 52 885

Capri 2600 GTXLR, Bj. 72, 40 000 km, viel Zubeh., ATS-Felgen u. Bereifung neu, DM 4900.—. Tel. 02 11/43 83 14. 52 410

Ford-Motoren gebraucht u. mit 0 km mit Garantie preisgünstig zu verkaufen. Tel. 02 71/35 14 54. 52 329 H

Suche Turbo f. Ford V6, 2 l, 90 PS. B. Endler, 8881 Bachhagel, Langestr. 55. 53 167

Geländewagen

An- und Verkauf
von neuen und gebrauchten
Allrad-Fahrzeugen
SEPP HEIMERL
Landmaschinen + Kraftfahrzeuge
76 Offenburg, Angelgasse 8
Postfach 1569, Tel. 07 81 / 7 60 88 u. 89

Unimog S 404 Koffer (Werksüberholung 1974) für DM 5500.— abzugeben. Tel. 05 51/7 17 73. 52 485

Geländefahrzeuge aller Art
Land- und Range-Rover, Jeep, DKW, Haflinger, Toyota, Aro, VW 181, Unimog neu und gebraucht, zu verkaufen od. zu tauschen, ca. 20 Fahrzeuge zur Auswahl. Land- und Range-Rover-Ersatzteillager. Schneepfluganbauten und Zusatzgeräte.
TONI WAGNER
Land- und Range-Rover-Vertragswerkstätte
7891 Wellheim-Bannholz
an der B 500, Telefon 0 77 55/3 63 oder 4 04

Unimog S, Westfaliaaufbau, Camp.-Ausrüstung, Seilwinde, umsth. Tel. 0 30/7 42 47 22 ab 18 Uhr. 52 486

Unimog S mit Spezial-Campingaufbau, DM 10 500,—. Tel. 0 30/4 02 54 07. 52 887

Exped.-Fhzg. Unimog S, Koffer, VB 6500.—. Tel. 0 64 21/6 47 93. 52 886

Suchen zur Miete Allradwagen für 4 Personen, für Mai—Juni 76. Schmerbeck 0 23 52/7 10 48. 52 888

Borgward, Kübelwagen, Bestzustand, 3500.—. Tel. 07 11/37 32 23. 52 411

Achtung Notverkauf; 1 Unimog Ruthmann, Niederflurhubwagen, komplett mit ein. 20 cbm fassend. Ladefl. 10,9 t G. G., Nutzl. 5,5 t, z. Z. als Lkw-Müllwag (steuerfr., grün. Kennz.) angemeld., 41 000 km, Bj. 73, TÜV 3.76, Fahrzg. m. Doppelkab. m. 5 Sitz., bes. gt. Zust., VP DM 50 000,— NP 77 840.—. Besich. u. Probef. bei Fa. P. Kraszkiewicz, 45 Osnabr., Fridtjof-Nans.-Str. 15. 53 138

Glas

Glas 3,0 Ltr. Coupé, Liebhaberw., best. i. Ord., Mot. 15 000 km, TÜV, 7500.—. Tel. 02 31/85 02 02 od. 85 07 61 werkt. 52 691 H

Gepflegter Glas, 1700 GT, Motor 30 000 km, TÜV 4.77, für 3900.— DM zu verkaufen. Tel. Do. 02 31/14 33 61, v. Mo.—Freit. 8 bis 17 Uhr, Sa von 7 bis 13 Uhr, Frau Nippa verlangen. 52 488

Glas BMW V8, 3,0, 160 PS, TÜV 9/77, Mot. 3000 km, f. 5000.—, Rchn. v. Extr., VB 7700.—. Tel. 09 11/31 69 42. 52 489

Seltenheit Glas 3,0 Ltr., sehr gepfl., schwarz, Dekorstreifen, neue Reifen, Motor 8000 km, Preis VB, Tausch DB 250. Tel. 0 54 09/8 91. 52 412

Suche BMW- od. Glas-V8-Motor, evtl. Tausch gegen Glas 1700, TÜV 11.77, aus 1. Hand, s. gepfl. 0 52 29/7 29 17. 53 073

Honda

S 800 Cabr. 67, TÜV 8/77, ATM, Blechschaden von DM 1200.—, od. su. Kar.-Teile. M. Pawloski, 34 Göttingen, Gothaer Platz 1. 52 692

Gelegenheit: Honda Unfallw. S 800 E, zur Teileverwertung zu verkaufen. Tel. 0 88 24/2 65. 52 693 H

Iso

Iso-Grifo, Bj. 70, best. Zustand, VB DM 14 500.—. Tel. 07 11/72 51 99. 52 490

Zeit für DUNLOP-Mäntel!

Ideal für Wind und Wetter. Sportlich-schick, schwarz m. gelben Ärmelstreifen, gesteppt. Gr. 36-56, Best.-Nr. 2501/10. Preis: DM 106,50 Fordern Sie Katalog an.
Rallye-Bitter
5830 Schwelm, Hattinger Str. 5
Telefon 0 21 25/61 54
Telex 859 1950 bittd

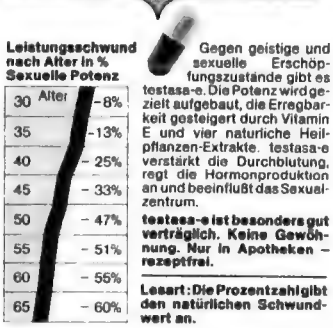
ABC-Bank

Festgeld z. Zeit 4,50 – 7,50% p. a.
Sparbrief 7,5% p. a. Rückzahlg. in 4 Jahresraten: mittlere Kapitalbindungsdauer nur 2½ Jahre.
Sparbuch z. Zt. 4,50 – 7,50% p. a.

A Bank C

Kapital und Reserven 20,4 Mio.
ABC-Bank GmbH · 5 Köln
Deichmannhaus · T. 02 21-20 61-1
Anfragen unter Kennziffer 3

testasa-e löst Potenzprobleme



Gegen geistige und sexuelle Erschöpfungszustände gibt es testasa-e. Die Potenz wird gezielt aufgebaut, die Erregbarkeit gesteigert durch Vitamin E und vier natürliche Heilpflanzen-Extrakte. testasa-e verstärkt die Durchblutung, regt die Hormonproduktion an und beeinflußt das Sexualzentrum.
testasa-e ist besonders gut verträglich. Keine Gewöhnung. Nur in Apotheken – rezeptfrei.
Lesart: Die Prozentzahl gibt den natürlichen Schwundwert an.

Bitte prüfen Sie
den Anzeigentext schon nach der ersten Veröffentlichung, wenn Ihre Anzeige mehrmals erscheinen soll. Für Fehler bei Wiederholungen, die nicht sofort nach der ersten Einschaltung reklamiert werden, kann leider kein Ersatz geleistet werden.

Geld verdienen
Fahren Sie mit Reklame i. d. Hinterscheibe Ihres Wagens. Für Information, schreiben Sie bitte an:
Herrn O. Müller, Fack,
S-104 40 Stockholm 14, Schweden

GOODYEAR-REIFEN

G 800 Grand Prix — White Letter

165/70 HR 13 WL	91,—	195/70 HR 14 WL	139,—
185/70 HR 13	97,—	205/70 VR 14 WL	174,—
195/70 VR 13 WL	132,—	215/70 VR 14 WL	190,—
185/70 HR 14 WL	116,—	185/70 VR 15 WL	159,—

WL = mit weißer Reliefschrift

einschließl. 11% MwSt. Versand per Nachnahme, frachtfrei ab 4 Stück. **Fritz Ihle,** Reifenhandel KG, 757 **Baden-Oos,** Tel. 0 72 21 / 6 18 36

Indra

Indra-V8, Bj. 73, 5,4 l, 230 PS, nachtblaumet., 39 000 km, Klimaanl., Stereo, Colorglas, el. Fenster, TÜV 10.77, neu bereift, in sehr gutem Zust., für nur DM 18 500.— (NP DM 55 000.—) zu verk., evtl. Inzahlungnahme. Tel. 0 73 51/66 79. 53 074

Jaguar

JAGUAR XJ/S, XJ 4,2, XJ 5,3 Coupé und Limousine vom größten Jaguar-Händler

AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1

52 635 H

MK 2, 2,4 Ltr. Bj. 67, in neuw. Zust., 1. Hd., linksgel., TÜV 2 J., VB DM 9000.—. Tel. n. 19 Uhr 0 68 31/7 33 69. 52 694

Kaufvertrag m. 15% Nachl. sof. z. vk. Typ frei. Tel. 0 72 54/10 81. 52 606

Jaguar XJ 6, 4,2, Bj. 71, olivgrün, TÜV neu, Stereoradio, sehr gepflegt, Bestzust., VB 12 500.—. 0 62 57/8 20 91. 52 491

JAGUAR NEUWAGEN
XJ 6 L — XJ 12 L — XJ 12 Coupé günstig sofort ab Lager lieferbar
Huscher-Strepp
Tel. 0 21 05 / 47 03 + 0 21 01 / 6 95 44

MK II Daimler V8, Bestzust., TÜV neu, Priv. 8500.—. Tel. 0 30/8 61 85 52. 52 413

Jaguarteile neu u. gebr. 0 61 74/54 60. 52 330 H

XJ 6, Bj. 71/72, Brandschad., preisw. T. 0 83 82/65 85 (Bürozeit). 52 331

Jaguar XJ 6, Bj. 5.69, 4,2 Ltr., ATM 20 000 km, Schaltgetr., Overdrive, DM 8900.—. Tel. 05 11/85 15 62 od. 0 51 31/63 07. 52 889 H

JAGUAR IN KÖLN
AUTOHAUS KEMPEN
Ständig Auswahl an Neu- u. erstklassigen Gebrauchtwagen
Tel. Köln 37 49 81 und 37 56 77

Jaguar E, Coupé V12, Bj. 6.74, rot, garant. nur 6500 km, DM 22 700.— incl. 0 52 21/45 67 od. 0 57 31/2 12 56. 52 890

Suche **Hardtop f. Jaguar E V12.** Tel. 0 93 52/20 67. 52 891

XJ 6, sehr guter Zustand, Bj. 5.73, TÜV 7.77, grün, Radio, el. Fenster, für DM 17 500.— abzugeben. Tel. 0 82 23/4 88. 52 892

JAGUAR-REIFEN

XJ 6	DUNLOP ER 70/VR 15	180,—
XJ 12	DUNLOP 205/70 VR 15	198,—

Telefon 0 27 22 / 74 62

420, weiß, Motor ca. 11 000 km, 285 PS, Sp. Räder, excel. orig. engl., DM 9400,— a. W., TÜV. Tel. 0 95 61/1 09 54 ab 19 Uhr 52 893

JAGUAR
Spezialservice und Ersatzteile, auch ältere Typen
Sportauto Dehnhaide
2 Hamburg 76, Dehnhaide 57
Tel. 0 40 / 29 78 43 und 2 99 59 39

Jaguar XJ-6L, EZ 5.75, 800 km, silb., Air-Cond., Color, Quad. Ster. Cass. Autom., el. Fenster, zentr. Verr., v. Pr. 28 500.— (NP 39 500.—). T. 0 62 02/6 17 06. 52 894

Original-Ersatzteilkatalog
neu, für Mark II, 3.4, 3.8 l, 340, Preis DM 130,- per Nachnahme, solange Vorrat reicht. Telefon 0 40 / 8 50 57 62

MK II, Autom., 68, RHD, TÜV, Tausch od. 5400.—. Tel. 02 21/74 35 88. 52 895

Jaguar-Ersatzteile, Unfallwagen ges. Tel. 0 21 03/5 29 95, Telex 08 581 611. 52 800 H

Jaguar Barank. T. 0 72 31/4 09 01 52 579 H

Gesucht Jaguar, fabrikneu XJC6 od. XJ6L, Stereo, Radio-Cass., Preisangeb. Barzahler. Unt. Chiffre A 25/52 332

Jaguar-Lim. u. Coupés sof. ab Lager

auto-König München

Verkauf — Leasing — Teile — Service
Telefon 0 89 / 93 40 22, Telex 528 349

Jaguar XK 150 S, 1960, 3,8 l, eng. Originalzustd., für Liebhaber generalrevidiert, techn. + opt. perfekt, Detailangaben unter Tel. 0 61 21/37 61 75. 53 075

MK 2 3,8 „S", Automatic defekt, VB 5700.— DM. Tel. 0 41 80/2 37. 53 076

Jaguar: Automatik-Getriebe, Reparatur-/Tauschaggregate. 0 40/6 52 56 49.

SN-Auto-Import liefert Jaguar-Neuwagen mit voll. Gar. zu günst. Preis. T. Leonberg 0 71 52/4 81 64 o. 4 18 25. 53 077

5 MK 11, 3,4 l, '63, '64, '65, '67. Tel. Niederlande 0 40/11 16 39. 51 209

Jaguar, alle Ersatzteile neu und gebraucht. Tel. 0 21 01/6 49 01. 53 202 H

JAGUAR — SERVICE
Raum Köln
neuwertige Fahrzeuge + E-Teile
Kirschbaum-Automobile
Klaus Wegen & Co KG
5 Köln 1, Aachener Str. 90
Tel. 02 21/51 15 51 u. 51 43 42

MK II + 420 G, alle Karosserieteile sowie neue Tank. Tel. 0 21 01/6 49 01. 53 205 H

AT-Aggregate, 6 + 12 Zyl. komplett., günstig abzugeben. T. 0 21 01/6 49 01. 53 206 H

Jaguar E V12 Coupé, 1a Zustand, DM 23 500.—. Tel. 0 91 29/5 79. 52 695

Jaguar XJ 6, Bj. 73, gold-met., 1. Hd., Autom., elektr. Fensterh. usw., zum DAT-Schätzpreis DM 17 500.—, incl. Pkw-Inzahlungnahme mögl. Tel. 0 72 43/1 30 99 oder 1 30 90. 53 173 H

Jaguar E-Type, 64, guter Motor u. Speichenräd., 1500.—. 0 71 61/7 66 84. 53 139

Jeep

Toyota FJ 40, Plane 3.75, 8500 km, Seilwinde, Standheizung, Schwebesitz, Radio, geg. Gebot. Tel. 0 23 73/13 61, ab 19 Uhr 2235. 52 696 H

Munga - Ersatzteile
Motoren u. Getriebe (neu, Aust. u. gebraucht) sowie alle anderen Ersatzteile. Auch Schneeketten, Batterien, Reifen, Ersatzteilkataloge, Werkstatthandbücher und komplette Jeep, z. T. neuer TÜV.
Peter Hermann, 3005 Hemmingen 1
Carl-Zeiss-Str. 28, Tel. 0511/42 10 21-25

Willy's Jeep M 38, orig. Zust., TÜV 77, Preis VB. Tel. 0 22 51/5 23 44. 52 895

ALLRAD SCHMITT
Großauswahl aller Geländewagen, An- u. Verkauf

DKW Munga Jeep VW 181 ARO Land-Rover
Alle Ersatzteile, Expreßversand
8700 WÜRZBURG - REUTERSTR. 1
Ruf: 09 31 / 5 13 83 oder 70 55 95

US-Jeep, Bj. 1944, Superzustand, 12 V, an Höchstbietenden in die BRD. Zustellung gratis. Zuschriften an Walter Klemmer, Ayrenhoffgasse 10/15, 10 90 Wien/Austria. 53 188

Sensationspreise für CJ 5/7 Jeeps

Der Super 76er US-Jeep mit Vierrad-Antrieb
CJ 5 US-Dollar 6990,— inkl. MwSt.
CJ 7 US-Dollar 7390,— inkl. MwSt.
Bei TAX-FREE-KAUF abzügl. 25%
FUCHS AUTOMOBILE 6000 Frankfurt 1 Parkstr. 18, Tel. 06 11/59 06 75—77

AMC-Jeep, Wagoneer, Station-Ausführung, 5türig, 6sitzer, Allrad, Automatic, Servolenkung, getönte Scheiben, Radio, Standheizung, 2600 kg Anhängerlast, Bj. 1974, 1. Hand, 26 000 Meilen, für nur DM 19 000.— inkl. 11% MwSt., Eintausch möglich. W. Brandes, 4401 MS-Nienberge, Altenberger Str. 32—34, T. 02 50 33/5 21. 52 492 H

Karts

Zip Mirage, Bj. 75, 2 Komet K 88, Neubert Tuning, 1 Satz Regenreif. u. viel Zubeh., Preis VB DM 3000.—. Tel. 0 22 34/5 92 55 od. 5 81 19. 52 487

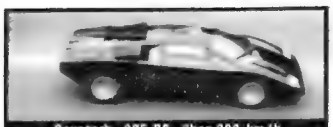
Umfangreiche Ausrüstung für Kart Klasse C/125 ccm, Bestzust., kompl. od. einzeln zu verk., Teileliste mit Preisen auf Anforderung von Kranz, 68 Mannheim, Abendröte 20, Tel. 06 21/73 39 69. 52 697

Wegen Aufgabe des Kart-Sports zu verkaufen: 2 Landia-Maico, 1 Mach I-Maico ½ Jahr alt, viele Extras; auch einzeln. Alle Motoren von K. H. Thomä getunt. Tel. 0 22 95/60 38. 52 698

Gelegenheit! Ideal für Anfänger! 100er Rennkart, Taifun, BMW-Motor, kein Rennen gel., zu verk., 1200.— DM. Tel. 0 67 47/4 50. 52 699

Renn Kart Zip Parilla, 5 Kanal. Tel. 02 21/23/25 37 n. 18 Uhr. 52 897

Lamborghini



Countach, 375 PS, über 300 km/h

Deutsche **lamborghini** Vertriebsges.m.b.H. Generalimporteur
8 MÜNCHEN, Sonnenstr. 22, Tel. 0 89 / 59 75 09
Ausstellung: Odeonsplatz 2, Tel. 0 89 / 2 80 09 75
Zentralersatzteillager:
München 90, Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Lamborghini-Vertragswerkstätte
Unfallinstandsetzung · Ersatzteile
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Lamborghini
in Nordrhein-Westfalen

hubert hahne
Automobil-Vertriebs GmbH
4 Düsseldorf, Corneliusstraße 93
Telefon 02 11 / 34 34 34

Lamborghini Espada, Bj. 70, VB DM 17 500.—. Tel. 0 60 74/9 93 72. 53 078

Lamborghini Miura, schwarz/gold, DM 15 000.—. Eintausch von DB 6,3, Amerikaner, Bentley mögl. Tel. 02 09/3 26 21 ab 18 Uhr 0 21 43/2 21 67. 52 698

Lamborghini Miura SV, eleg. Luxussportwagen d. Superlative. Superflach, helle Echtlederausstattung, garagengepflegt, Zustand wie neu, (38 000 km) für DM 44 000.— abzugeb. T. 02 21/24 80 40 + 24 52 94. 52 700

Lamborghini Espada, Bj. 72, opt. u. techn. Bestzust., 29 000.—, Finanz. u. Inzahlungn. möglich. 02 21/7 60 35 10. 52 702

lamborghini knitter automobile essen 0201/230606
Werksgeschultes Personal, kompl. Ersatzteillager schneller, preisw. Service

Miura S, wie neu, Modell 70, 21 000.— DM od. Tausch gegen Ferrari od. Maserati. Tel. 02 21/79 77 08 ab 19 U. 52 703

Lamborghini Barank. T. 0 72 31/4 09 01. 52 584 H

Lamborghini Urraco, Bj. 5.75, 15 000 km, rot, Klima- u. Stereoanl., 39 500 DM. Werner Zeis, 85 Nürnberg, Ingolstädter Str. 265, Tel. 44 33 70. 52 493

Lamborghini Espada, 36 000 km, DM 20 500.—. Tel. 0 21 24/6 62 34. 52 494

Lamborghini Urraco, Bj. 8/73, 28 000 km, Metall rot, Bestzustand, Zw. Wagen mit Zb., umständehalber günstig zu verkaufen. Tel. 0 72 31/4 21 76 ab 20 Uhr 0 72 32/17 91. 52 333

Lamborghini: Demonstrations-Modell. Espada, 1973, 5550 km, DM 34 100.—, Jarama, 1973, 7490 km, DM 29300.—, Urraco, 1973, 9500 km, DM 21 300.—. A. S. Nielsen, Holst'Eftf. DK 8220 Braband/Dänemark, Edw. Rahrsvej 52. 51 032

Lamborghini Miura S, Bj. 1971, 45 000 km, erstkl. Zust. Tel. 04 21/56 12 88. 53 141

LAMBORGHINI ESPADA 400 GT
EZ Mai 72, met.-gold, neue Reifen, nur im Sommer als Drittwagen gefahren, 1. Hand, 1a Zustand, alle erdenklichen Extras, alle laufenden Inspektionen wurden direkt im Werk durchgeführt, NP über DM 80 000.—, neuer Motor 0 km, für DM 32 000.— abzugeben. Tel. 09 11/33 68 30, Dienstag bis Freitag von 9—16 Uhr. 52 701

Lancia

Lancia 200 I, Bj. 1973, 38 000 km, VB DM 10 000.—. N. Moser, 8399 Ering 151½, Tel. 0 85 71/86 34. 52 495

Fulvia Zagato, 1,3, Bj. 68, rot, 1. Hd., garagengepfl., 86 000 km, Mot. gen.-überh., § 77, VB DM 5400.—. Tel. 0 89/98 67 85. 52 496

Zu verkaufen: Lancia Fulvia 1,6 HF Rallye, VB DM 6300.—. Tel. 0 70 22/ 3 14 75 ab 18 Uhr. 52 497

Lancia 2000 Lim., 115 PS, silber-met., 11.73, TÜV neu, DM 7500.— incl. Tel. 0 74 31/5 16 90. 53 140 H

Lloyd

Alexander TS, Combi, Bj. 59, TÜV 10.77, gegen Gebot. T. 0 73 28/71 33. 52 414

Lotus

LOTUS RUHRGEBIET
Gerd Schlichter
58 Hagen-Hohenlimburg,
Elseyerstr. 16, Tel. 0 23 34/5 75 97

Suche Lotus Elan Sprint. Tel. 0 52 32/ 32 57. 52 899

Lotus Elan 130S 73, 39 000 km, unfallfrei, Magnesium-Felgen, absoluter Bestzust., günstig. T. 02 01/77 24 74. 52 900

Lotus Elite, neu, 3000 km, Bj. 75, 150 PS, 2000 ccm, z. verk., NP 48 000.—, VB 36 000.—. Tel. 0 89/70 29 71. 52 704

Lotus
Information über die Modelle 76
Esprit · Elite Coupé · Elite Limousine
Ständiges Angebot neuer u. gebr. Fahrz.
LOTUS GERMANY, Tel. 0 89 / 7 60 36 00
8 München 70, Albert-Roßhaupter-Str. 104

Lotus Europa, Sp., 121 PS, rot, 13 000 km, Zul. 4.75, 19 500.— DM. Telefon 02 50 36/19 15 nach 18 Uhr. 52 501

Lotus, Cosworth-Motor, 160 PS, 15 000 km, für Lotus od. Ford Escort. Tel. 08 41/5 61 00. 52 502

Lotus Ersatzteile, neu und gebraucht zu verkaufen. Tel. 0 62 04/46 76. 52 503 H

Lotus Europa S 2, unf.-besch., sowie Europa S 2, teilw. zerl., b. Fahrzeuge günstig z. verk. Tel. 0 40/6 41 09 99. 52 504 H

Tausche Alfa Nuova 1,6, EZ 6.75, Bekker Cass.-Stereo, Hohlraumvers., gegen Elan S 4. Tel. 09 51/2 25 31. 52 415

Europa TC, 74, 23 000 km, neuw., VB 13 300.—, 4Sitzer, i. Z. T. 08 41/7 27 62. 53 142

Maserati

Zu verkaufen: Maserati Typ AM 109 A1, Baujahr 1968, Farbe Marineblau Original, 35 000 km, wie neu, unfallfrei, 2. Besitzer, Spitze 250 km/h bei 16 l Verbrauch, Speichenräder, Radio, echte Lederausstattung, cognacfarben, Halogenscheinwerfer ganz neu, genau wie Standheizung mit Motoraufheizung, Antenne, Fensterheber u. Wischeranlage elektrisch, Kofferraumjalousie, sonnenabweisendes Glas rundum, Liegesitze, VB 20 000.— DM, evtl. auch Tausch gegen Porsche od. SL. Tel. 0 72 64/53 10 bis 15. Dezember, dann 0 75 64/81 64. 53 079

Maserati Ghibli, EZ 4.72, 36 000 km, kastanienrot, Zweitbesitz, weg. Neuanschaffung für DM 20 000.— zu verk. Tel. 0 89/55 71 81. 53 080

Kaufe jeden Unfallmaserati INDY Amerika bar. Tel. 06 11/78 28 49. 52 607

Maserati-Bora, 1. Hand, unfallfrei, schwarz, 40 000 km, Klimaanlage, Leder, Colorglas, elektr. Fenster, Leichtmetallräder, Stereo-Cass., wie neu, Spitze 270, NP 84 000.—, Kaufpreis 28 000.— plus MwSt. Eintausch mögl. Tel. 02 21/37 39 11 od. 32 98 05. 52 705

3500 GTI, 1mal z. Aufbauen, fahrber. u. 1mal z. Ausschlachten z. verk. Tel. 06 11/28 23 29 S. O. Hepp. 52 935

Maserati Modena, Bestzust., 4türig, Bj. 68, ATM u. Getriebe, 15 000 km, TÜV 11.77, DM 6800.—. 02 01/73 80 72. 52 934 H

Privat verk. neuw. **Maserati C Luxe, 73,** grau-met., 2türig, an Höchstbietenden. Chiffre A 25/52 334

Maserati Khamsin, 9.75, 7100 km, alle Extras, NP 95 000.— DM, grün-metal., weiße Lederpolster, weg. Fam.-Zuwachs zu verkaufen, VB 59 000.— DM + 11% MwSt. Tel. 06 11/23 11 41. 53 143

Matra

Spezial-Skihalter für Bagheera - kein Bohren, paßt sofort, ausbaufähig zum Gepäckträger, Bestell-Nr. 721 417 beim Fachhandel oder Fa. Eckel, 8 München 19, Dachauer Str. 233

Verk. Matra 530 LX weg. BW, 70/71, 58 000 km, ATM 6000 km, techn. u. opt. sehr gut, TÜV 77, VB DM 4800.— od. evtl. Tau. m. Porsche 914, schnell. Käfer, Rallye-Kad., Escort, Capri, BMW, Opel GT. L. Kröger, 4401 Albersloh, Sendenhorster Str. 15. T. 02 50 35/5 14. 52 416

Matra Bagh., 2.74, Radio, VB 10 500.— DM. Bernh. Schöllhorn, 7951 Fischbach, Möseisberg 4. 52 335

Bagheera, 74, 20 000 km, VB 11 800.— DM. T. 07 11/31 45 17 od. 31 11 41. 53 174

Mercedes

MERCEDES-MOTOREN
1 Jahr Garantie oder 50 000 km
Aus- und Einbau nach Voranmeldung innerhalb eines Tages

Pkw		Lkw	
200 D	1900,—	206 D	2200,—
200 D/8	2050,—	406 D	2200,—
220 D/8	2200,—	608 D	2500,—
230 /8	2150,—	808 D	4100,—
250 SE	3100,—	Preise	
280 SE	3350,—	inkl. MwSt.	

Motoren Krux,
Motoreninstandsetzungsbetrieb
5063 Overath, Im Wiesenauel 6, am Hallenbad, Ruf: 0 22 06 / 25 69 oder 77 77
Hamburg 0 40 / 50 38 02 oder 8 50 27 98
Stuttgart-Rottweil 07 41 / 70 07
Schweiz/Koppingen 0 34 / 53 14 96

170—220—300: Ersatzteile (neu) ständig am Lager. Liste anfordern! W. Karasch, 469 Herne 2, Veilchenweg 44, Tel. 0 23 25/4 36 12. 53 081 H

Gelegenheit: 230/6, astralsilber, 7.75, SD, Zubehör, Neupreis 23 000.— DM, Festpreis 19 500.—. Tel. 09 31/9 36 21. 53 082

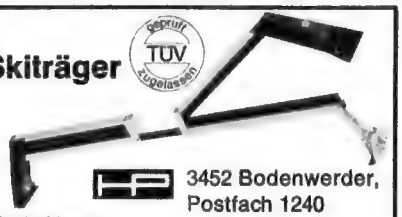
Mercedes 450 SE, ikonengold-met., SD, Zentralverriegelung, Kühlanlage und sonstige Extras, Bj. 4.74, wegen Auslandsaufenthalt 4000 km gelaufen, zu verkaufen. Chiffre A 25/53 083

Daimler-Benz-Hardtop gesucht für 230 SL. Tel. 0 78 21/4 16 09. 53 084 H

230 SL, Bj. 66, preisgünstig abzugeben. Tel. 0 63 71/39 50. 52 417

220 Lim., Bj. 52 u. 56, 220 Cabrio, Bj. 52 u. 58, zu verk. Tel. 0 89/6 01 37 51. 52 902

Abschließbarer Universal-Luxus-Skiträger
mit abgedecktem Schnellverschluß und federnder Gummileiste, Trag- und Schließschienen aus Stahl.
Lieferung über den Autozubehör-Fachhandel



3452 Bodenwerder, Postfach 1240

Verk. **Mercedes 250 S-Motor,** 60 000 km. Tel. 0 74 54/27 96. 52 903 H

450 SLC, Bj. 5.75, gelb, 17 000 km, SSD, Klima, Zentr.-Verr., Alu-Felg., Stereo, elektr. Fensterheb., neuwert., DM 10 000.— unt. NP. T. 07 11/61 12 28. 52 904 H

3,5-Motor u. Automatik-Getriebe 6,3, Klimaanlage, 250 CE-Mot. u. 5-Gang-Getriebe, diverse Sitzgarnituren, sehr billig. Tel. 0 30/3 02 88 88. 52 905 H

170 D, Bj. 54, TÜV 8.76, aus Familienbesitz, alles Originalteile, unfallfrei, sehr gepflegt, DM 7000.—. Tel. 07 11/ 54 14 60. 52 906

280 SE, 6.70, TÜV 76, elektr. SSD, Stereoanl., 4 Lautsprech., erstklass. Zustand, DM 7500.—. Tel. 0 77 32/31 60 ab 19 Uhr 5 34 60. 52 907

Liebhaberfahrzeug 190 SL, Bj. 61, TÜV 2.77, total überholt, Kaross. o.k., Neulackierung, Reifen, Frontsch., Scheinwerf., Ausp., Hardtop u. Ger. f. Faltv. vorh., weg. Fam.-Nachw. f. DM 9000.— VHB zu verk. Tel. 07 21/ 2 96 00/48 31 43. 52 908

350 SLC, Bj. 72, unfallfrei, techn. u. optisch 1a, gepflegter 2.-Wagen m. Automaticgetr., el. Fenster u. SSD, schw. Leder, Sportfelgen u. extr. Reifen neu 245/60, sowie Stereo u. viele Extras mehr für VB 24.000.— DM zu verk. Streit, Uhldingen 1, Bodensee, Tel. 0 75 56/62 62. 52 721

Suche 170 V Cabriolim., unrest. Tel. 09 11/33 92/33. 52 909

280 E, Autom., Servol., Kopfst., goldmet., 61 000 km, Bj. 72, DM VHS. Inzahlungn. Tel. 0 24 03/66 33. 52 910

Suche **Mercedes SSK** (Nachbau) evtl. reparaturbedürft. Chiffre A 25/52 911

GESUCHT: kompl. Lederausstattung für 300 SEL 3,5. Tel. 0 40/66 53 14 nach 20 Uhr. 52 912

300 D, Cabriolet, Bj. 1952, in Bestzustand, zu verk. Tel. 0 61 93/75 30. 52 913

300 SE, Bj. 63, 110 PS, blau, 150 000 km, TÜV 5.77, DM 3000.—. Tel. 08 21/ 49 73 88. 52 914

4 **Original Mercedes-Aluminium-Felgen** zu verk. Tel. 0 89/98 90 51. 52 915

Mercedes Barankauf T. 0 72 31/4 09 01. 52 580 H

Unfall-Mercedes 280/8, Bj. 72/73, DM 6900.—. Tel. 0 66 21/7 16 56. 52 916 H

250/8, Aut., 71, Anh.kpl., Niveaureg., DM 8900.—. Tel. 0 63 31/36 35. 52 917 H

Liebhaber-Fahrzeug DB 180 B, Bj. 57, Bestzustand, gen.überh., Motor, Stereoanlage u. Kassettenrecorder, div. Ersatzteile, technisch u. optisch 100-%ig, TÜV 12.76, alles restauriert, VB DM 8000.—. V. Driftmeyer, 45 Osnabrück, Eichenweg 15. 52 918

280 SE/3,5, EZ 9.71, Velour, Colorgl., elektr. SD, ATM, AT-Getr., 10 500.— DM. Tel. 0 63 31 36 35. 52 919 H

MERCEDES-REIFEN

185/HR 14	UNIROYAL	DM 122,—
	PIRELLI CN 36 SM	DM 129,—
205/70 HR 14	DUNLOP D 1	DM 148,—
205/70 VR 14	PIRELLI CN 36	DM 159,—
	PIRELLI CN 36 SM	DM 189,—
	DUNLOP S. SPORT	DM 184,—
	MICHELIN XWX	DM 205,—

einschl. 11% MwSt. + Versand frachtfrei ab 4 Stück per NN
Reifen-Höffken, 5951 Neu-Listernohl
Telefon 0 27 22 / 74 62

250 SE Coupé, weiß/cognacf. Leder, gepfl., DM 8300.—. Tel. 0 63 31/36 35. 52 920 H

Verkaufe: MB 300 S Cabrio, Bj. 50, 25 000.—, **MB 170 S Cabrio,** Bj. 50, 15 000.—, **MB 220 SE Coupé,** 7000.—, **MB 190 Benziner,** 2000.—. Tel. 07 61/ 7 62 81. 52 921

280 SE/9 Cabriolet, Bj. 9.70, neuwertiger Erstbesitz, scheckheftgepflegt, DM 22 000.—. T. 0 30/8 24 88 14. 52 922

Merc. Barankauf. Tel. 06 11/28 51 44. 52 573 H

DM 500.— mehr als Ihr Händler zahlt f. **Unfallwagen.** T. 02 71/4 54 35. 52 923

190 SL, Bj. 55, neu bereift, neuer orig. ATM 5000 km, neu TÜV, 7500.— DM. Tel. 07 21/59 18 15. 52 924

280 SL, Mod. 71, 2 Däch., ATM, Lederpolst. Tel. 0 71 52/4 34 66. 52 925

300 SEL 6,3, erstklassiger Zustand. Suche Mercedes Cabrio oder SL. Tel. 0 30/3 01 71 81. 52 926

Liebhaber! Bildschönes 300 SE Coupé, Mod. 67, braun-met., cognacfarb. Leder, alle Extr., techn. + opt. absolut neuwertig, zu angemessenem Preis v. Priv. Außerd. eine **Honda CB 750,** 9000 km, schwarz-met., neuwert. Tel. 05 51/7 15 57 od. 0 55 22/43 56. 52 927

Mercedes 280 SL od. 3,5 SL aus der S-Serie bei Barzahlung gesucht. Evtl. Capri 3 Ltr., Bj. 73, 48 000, in Zahlung. Tel. 05 61/51 62 01. 52 928

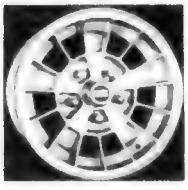
HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

Merc. 300, Bj. 52, best. Zust., VB DM 15 000.—, zu verkauf. T. 08 31/2 42 18. 52 929

280 SL, Bj. 1969, 1. Hd., silber-met., beide Dächer, Becker-Mexico, 9fach bereift, Bestzustand, DM 14 500.—. Tel. 0 71 56/2 28 30. 52 930

SL alle Typen, def., Rost, Unfall, von Privat ges. Ab 18 Uhr 0 30/7 21 10 01. 52 931

Mercedes 280 S, 200 D, 350 SL, evtl. mehrere ab Bj. 74 ges., tausche Bungalow Costa Brava 10 000.— DM, Wertausgleich. Tel. 06 61/6 35 91. 52 418



7 J x 14 für BMW 518—528, 2500—3.0 CS/Opel Admiral

TÜV-frei **RONAL** ABE
LEICHTMETALLRÄDER
ABARTH-Auspuffanlagen, RECARO-Sitze, KONI- und BILSTEIN-Spezialstoßdämpfer, CIBIE-Scheinwerfer, H4-Systeme HELLA
Bitte Type und Baujahr angeben.
⅓ ANZAHLUNG, 6 RATEN.
L. SEIL · 6701 NEUHOFEN 4 · Telefon 0 62 36 / 13 66

Wir suchen dringend gegen bar alle Typen Daimler-Benz, Porsche, Jaguar, BMW, Alfa, amerik. Wagen und Exoten
Reelle Abwicklung zu Tageshöchstpreisen in bar.
Auf Wunsch Rückflug mit privater Cessna möglich.
Südring-Car-Shop, 7505 Ettlingen, Pforzheimer Straße 53
Autobahnausfahrt: Karlsruhe-Rüppur, Telefon (0 72 43) 1 30 99 + 90

Mercedes

Kaufe bar 230 SL–280 SL + 350 SL + SLC, sowie alle Merc.-Typen ab 68. Tel. 0 24 21/5 38 01 u. 0 24 29/6 37. 52 932 H

450 SEL, 6 Wochen alt, 850 km, silber-metallic, Leder blau, mit allen Extras, Neupreis DM 55 000.–, für DM 42 000.– + 11% MwSt. abzugeben! Pkw wird in Zahlung genommen. M. Schubert, 3501 Zierenberg, Lindenstr. 9. 52 419

Suche unfallbeschädigten 280–450 SE od. SLC ab 73, bar. T. 07 21/59 16 72. 52 336

300 SL mit Flügeltüren, Bj. 55, exzell. Zust., ganz wie neu, zu verkaufen. DM 68 000.–. Chiffre A 25/51 021

DB 190 SL Roadster, Bj. 62, nur weg. Ankauf eines 300 SL abzugeb., techn. + opt. absolut neuwertig, Farbe: eierschale, rotes Leder, Reifen, Dächer, Motor usw. neu, Preis DM 10 000.– od. Geb. Tel. 05 71/2 37 47, 13.30–14 Uhr. 52 337

300 SL gesucht. Tel. 0 28 35/52 32. 52 338

Su. ält. MB-Cabrio. Chiff. A 25/52 622

MERCEDES MOTORE
für Pkw und Lkw
generalüberholt im Tausch, nach Voranmeldung, Aus- und Einbau innerhalb eines Tages.
1 Jahr Garantie oder 50 000 km
DIESEL-FEUER GmbH
Köln 5063 OVERATH (an der B 55) Gewerbegebiet Tel. (0 22 06) 20 93 u. 76 74
Frankfurt 6072 DREIEICHENHAIN Daimlerstraße 6 Tel. (0 61 03) 8 41 41-2
München 8 MUNCHEN 50 (Ludwigsfeld), Karlsfelder Str. 282 Telefon (0 89) 1 50 44 33
52 571 H

Priv. su. 300 SL. Tel. 0 70 71/2 42 87. 52 339

Verkaufe v. 190 SL Hardtop, Türen, Hauben, Lampen, Sitze usw., **suche** f. 190 SL AT-Motor bis 30 000 km, Notsitz, Anhängerk., Prospekt, Marquardt, 2901 Gristede, Möwenweg 4. 52 430

280 SL in gutem Zustand zu verkaufen. Tel. 0 72 43/1 38 38. 52 341 H

Mercedes SLC, Werkskarosse, unter Preis zu verkaufen. Tel. 0 50 66/49 88. 52 342

280 SL, 4.71, original 40 000 km, Zweitwagen, nur im Sommer gefahren, d.grün, Leder, 2 Dächer, Automatik, Servolenkung, Radio m. Elektroantenne, Bestzustand geg. Höchstgebot zu verk. Ang. unt. Chiffre A 25/52 706

300 SL, Topzustand, vollständig restauriert, für DM 10 000.– zu verk. Bei Anzahlung von DM 5000.– (Volksbank Diez/L.Kto. Nr. 50238806) wird Fahrz. sof. überf. Chiffre A 25/52 707

350 SL, Bj. 10.72, 51 000 km, 2 Dächer, Leder, v. E. Polizei-Informationsverlag, 6271 Bechtheim/Ts., Tel. 0 64 38/22 57. 52 709

Verk. unfallfr. 200 D, 73, grün, TÜV 77, 35 000 km, 20 Watt Stereo, SSD usw. Barpr. 13 500.–. T. 0 24 01/34 05. 52 708

Velourpolsterung für 280 SE, Bj. 68–72, mit Kopfstützen, Armlehnen vorn und Türverkleidung DM 550.–. Tel. 0 65 61/50 01. 52 710 H

Sammler sucht 300 S od. SC-Cabrio auch rep.bedürftig, Barzahlung. Zuschr. unt. Chiffre A 25/52 711

Merc.-Motor 250/8, 150 000 km, z. verk., lauffähig DM 600.–. T. 0 97 21/4 58 25. 52 713

Mercedes-Skihalter - vom Werk entwickelt u. freigegeben, Original-Mercedes-Best.-Nr. SA 0008402818 - absperrbar, SA 0008402918 - nicht absperrbar, beim Fachhandel, Mercedes-Händler oder **Firma Eckel,** 8 München 19, Dachauer Straße 233

170 S, Bj. 50, dunkelblau, Motor 6000 km, Bestzustand, DM 6500.–. Tel. 02 21/37 39 11. 52 714 H

Mercedes 300, Bj. 1956, TÜV neu, guter Zustand, VB 12 000.– DM. Tel. 06 11/52 06 16. 52 715

350 SE, Bj. 5.73, 63 000 km, unfallfrei, dugr.-metall., elektr. SD, viel Zubehör, Neupreis 43 000.–, für 23 900.–, Inzahlungnahme möglich. Tel. 0 70 51/ 23 21, 8–18 Uhr. 52 716

220 SE Cabrio, 62, TÜV 8.77, sämtl. Extras, Anh.-Kuppl., ATM + Getr., VB DM 8500.–. Tel. 0 23 51/5 25 39 oder 0 23 31/7 98 13. 52 718

230 SL-Mot., 45 000, Bestzust., TÜV 6.77, DM 8000.–. Tel. 0 22 61/2 39 65. 52 719

Liebhaberauto Daimler Benz 280 E, 210 S-Motor, Überrollkäfig, Beschleunigung von 0 auf 100 7 Sekunden, wahlweise Reifen bis 205/14 u. einige Extras. Diese Sondervorrichtungen wurden vom TÜV abgenommen. Verkauf des Liebhaberautos weg. Aufgabe des Motorsportes. Preis nach Vereinbarung. Tel. 0 23 68/68 80. 52 720

Mercedes 280/8 E, Totalschaden, gesucht. Tel. 0 50 66/49 88. 52 343

Mercedes-Motoren gebraucht u. mit 0 km mit Garantie preisgünstig zu verkaufen. Tel. 02 71/35 14 54. 52 344 H

NEU in Deutschland!

US-Exportscheinwerfer für alle Daimler-Benz-Modelle der neuen S- und SL-Klasse, TÜV-abgenommen und einbaufertig DM 897,– pro Satz per Nachnahme durch
W. u. G. Autoteile
58 Hagen, Rheinstraße 63
Tel. 0 23 32 / 1 46 63 od. 0 23 31 / 8 51 26

450 SL Hardt., DM 1580.–. 0 23 85/18 04. 52 507

Mercedes 200/8, Bj. 1970, TÜV Okt. 76, 120 000 km, Rostschäden, ein Wagen der mich nie im Stich ließ, DM 8000.– mind. VB, Mitte bis Ende Dezember 75 zu verkaufen von Privat ab Hannover. Chiffre A 25/52 509

Abschleppanhänger von 1,2 bis 2 t zu günstigen Preisen. Bitte Angebot anfordern bei
Fahrzeugbau Neumann 4178 Kevelaer 2-Kervenheim, Uedemer Straße 12, Telefon (0 28 25) 62 13

KAUFE Mercedes-Unfallwagen
Tel. Stuttgart 07 11 / 76 09 66

350 SLC, 32 000 km, SSD, Automatic, Leder, elektr. Fensterheber usw. incl. DM 31 000.–. Tel. 07 11/72 51 99. 52 508

Ehem. Staatskarosse, Hochbau MB 300 d SE, gen.überh., laut Gutachten TÜV frei, Verh.basis DM 16 000.–. Zuschriften unt. Chiffre A 25/52 901

Suche 300 SL mit Flügeltüren oder Cabrio, Bj. 62–63. T. 05 11/88 83 69. 52 933

280 SL, Bj. 70, 1. Hd., 2 Dächer, Lederpolster, original 40 000 km, unfallfrei. Tel. 0 89/98 92 12. 52 511

Alle Ersatzteile und Motore
aus neuwert. Unfallfahrzeugen bis zu 60% billiger, mit Garantie. Einbau möglich, Handwerksbetrieb.
MERCEDES alle Typen 200/8 Diesel, 220/8/250 S/SE/CE/ 280 SE/3,5/6,3 V8 **PORSCHE** 911 T/E/S bis 2,7 Carrera **BMW** 1602/2002/tii/2500/3.0 CSi **OPEL** Kadett/Manta/Rekord/Commodore **FORD/VW/AUDI/ALFA R./CITROEN SM**
Bär & Co, oHG. 463 Bochum, Humboldstraße 36,
Tel. 02 34 / 6 05 53 oder 6 05 54

Suche recht. vord. Kotfl. f. DB 219. K. R. Hopt, 721 Rotweil, Königsbergerstr. 18. 52 512

Mercedes 220 S Cabrio, Bj. 57, TÜV 2 Jahre, optim. Zustand, Festpreis DM 9500.–. T. 0 26 31/5 22 59 nach 19 Uhr. 52 513

DB 170 S, Bj. 51, TÜV 11.76, neuer Lack, VB DM 6500.–. Tel. 0 91 62/3 42. 52 515

230 SL, Bj. 64, TÜV 11.77, 8800.– DM. Tel. 07 61/5 43 13. 52 516

Mercedes 300 SE, Liebhaberfahrzeug, neuwertig, Bestzustand, Garagenwagen, Rarität, 160 PS bei 5000 U/min., Festpreis DM 11 500.–. Koch, 7081 Essingen bei Aalen/Württ., Schulstr. 25, Tel. 0 73 65/2 18. 52 517 H

Suche Mercedes-Unfall, Motorschaden und hohe km-Zahl, alle Modelle. Tel.: 07 21 / 59 26 61 H

Daimler Benz 280 SL
Bj. Sept. 68, dunkelblau, neues Cabrio-Verdeck, Stereoanlage, cremefarbene Innenausstattung, äußerst gepflegter Zustand, von Privat zu verk., VB 15 500.–. K'he 55 33 51 n. 17 Uhr. 52 518

Cabrio 280 SE bzw. 3,5 l gesucht, Barzahlung. Tel. 08 41/8 15 00. 52 519

Liebhaberstück: 280 SE Cabrio, Autom., Bj. 68, blau-met., Lederpolst., Werks-AT-Mot. 22 000 km, scheckheftgepflegt, neues Verdeck, Halogenlamp, voll alarmgesich., Anhäng.-Kuppl., autom. Sicher.gurte, Blaupkt. Rad., i. hervorr. Zust., VB 20 000.–. Tel. 0 80 31/9 10 13. 52 520

SOS – 300 SL, benötige TÜV-Eintrag. Reifen 205/70 - VR 14 aus 3teiligen Alu-Felgen, gute Bezahlung. Chiffre A 25/52 521

DB 600, Bj. 11.70, ca. 42 000 km, dun.-blau, 1. Hd., chauffeurgepfl. u. gef. Ledersitze, WD-Glas, Klimaanl., el. SSD, Becker Doppelradio + Cass., 100% unfallfr., techn. + opt. einwandfrei, weg. Neukauf., Preis gegen Höchstgebot. Chiffre A 25/52 345

Mercedes-Motore
generalüberholt u. teilüberholt, im Tausch für alle Pkw-Typen, Garantie, Aus-, Einbau, Reparatur
Motoren Rückert, Düsseldorf 13,
Alt Himmelgeist 22, Tel. 02 11/79 80 30

190 SL, 59, AT-Motor, sehr gepflegt, blau-metal., beide Dächer, für sfr. 7000 zu verk., evtl. Tausch gegen Porsche Targa. R. Simon, 4103 Bottmingen/Schweiz b. Basel Schulstr. 8, Tel. 0 61/47 67 39 nur abends. 53 190

Mercedes-Unfallwagen kauft HERDI, 7 Stuttgart 80, Tel. 07 11/60 88 03. 52 608 H

300 SL Mercedes, Bj. 60, sehr guter Zustand, Radio, Hardtop, zu verk., DM 43 000.–. I. Plettemberg, Via Paisiello, 26 Roma, Tel. 06/85 12 51. 53 189

300 SL, Bj. 59, original 92 000 km, 2 Dächer, Farbe grau, unfallfr., einmaliger Zustand, v. Privat, 37 000.– sfr. A. Messmer, Institut International, CH-Glion sur Montreux. 53 191

Autobarankauf
Sofort Bargeld für Ihren gebrauchten Pkw (alle Typen).
Harald Ruchel Automobile
725 Leonberg, Stuttgarter Straße 37
Tel. 0 71 52/5 29 30, Abf. Stuttg.-Dreieck

300 SL Roadster mit Hardt. Schriftl. Anfrag. an Paul Chamberlain, „The Firs" Clanham-Road, GB-Cheltenham-Glos. 53 192

Exzellenter DB 600, sämtl. Extras, TÜV 5.77, Velour, f. DM 13 200.– überholt, evtl. Eintausch, VB DM 16 800.–. Tel. 0 71 56/2 43 60. 53 144

Mercedes 280 S mit US-Equip., Klimaanl., Stereo, E.-Fenster u. dgl., $ 13 100.–. Zuschr. u. Chiffre A 25/53 200

Gebrauchte Mercedes-Teile
liefert
AUTOHOF BARBARA SPENER
1 Berlin 65, Jülicher Straße 14
Telefon 0 30 / 4 93 47 63

220 SE, Cabrio, Bj. 62, Servolkg., rote Lederpolst., get. Scheibe, Kn.-Schaltg., DM 6900.–. T. 0 43 51/8 31 05. 53 145

Merc. 3 Ltr. Alumotor zu verkaufen, garantiert keine 5000 km gelaufen, NP 11 000.– DM, Preisvorstellung 50%. Hans Lensing, 4291 Bocholt-Liedern Nr. 176, Tel. 0 28 71/4 34 23. 52 717

100% Kaufe jeden Mercedes, auch SL, ab Bj. 65. Tel. 07 11/26 73 57. 52 624 H

Suche **SL 230 oder 250 Automatik** in gutem Zustand. Walter Knebel, 59 Siegen, Pf.100 405, Tel. 02 71/59 22 12. 53 201

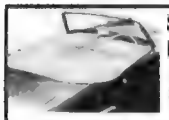
Alle Jahre wieder ... packt einen großen Teil der Rennsportfreunde das Le Mans-Fieber. Wer kennt nicht das 24 Stunden-Karussell, vor dem die Automobilproduzenten zittern, wo Jubel und geschäftlicher Ruin so dicht beieinanderliegen, vor dem die Fahrer scheuen, da es fast übermenschliche Kraft kostet. Paul Frère kennt dieses Rennen aus eigener Erfahrung. In seinem Buch „24 Stunden von Le Mans" erzählt er die Geschichte der härtesten Dauerprüfung für Fahrer und Wagen. 192 Seiten, 92 Fotos, Leinen, DM 14,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von **Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370**

Oldtimer – u. a. Mercer 1914, Lozier 1912 und Audi 1928 enthält die Bildmappe „Oldtimers – Autos aus alten Tagen" von Klaus Buergle und Paul Simsa. 16 klassische Wagen auf großformatigen Blättern in originalgetreuen farbigen Zeichnungen, einer immer schöner als der andere, hervorragend zum Rahmen geeignet, gesammelt in einer mehrfarbigen Mappe – ein Bildwerk, das immer wieder begeistert! Format der Blätter: 40 x 30 cm, Sonderblatt mit Kurzbeschreibungen der Modelle und technische Details, Sonderausgabe, DM 16,–. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder auch sofort per Post direkt von **Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370**

Messerschmitt

KR 2000 Cab., zugel., 1a Zust., zu verk. F. Geber, 5441 Ulmen, Asternweg 8. 52 939

MG



SPRITZDECKEN UND VERDECKE
Leicht aufmontierbar, MGs/Triumphs/Sprites etc., Verd. DM 125,— b. 170,—, Spritzd. alle Mod. DM 85,—, dir. ab Fabrik, Lieferz. 7 Tage, Prospekt/Preisl.:
British Hoods, 45 High St., Burnham Bucks., SL 1 7 JD, ENGLAND

MG B, Bj. 65, TÜV 6.77, Preis VHS. Tel. 0 22 61/6 11 17. 53 085

Speichenräder und Montageteile für MGB 1800 zu verk. Tel. 0 52 22/5 81 59. 53 086

MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 0 29 43/25 86. 52 609 H

Minipreise für gebr. Teile verk. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96. 52 610 H

MGB GT, 2.72, rechtsgelenkt, unverzollt, weiß, VB 7300.—. Tel. 0 52 02/53 36. 52 936

MG Barankauf T. 0 72 31/4 09 01 52 583 H

Bildschöner MGB GT, Bj. 69, gen.-überh., all. Extr., Ovdr. Rad., Cassrec., Anhkplg., VB 5200.—. 0431/34124. 52 937

British Car Centre H
MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 03.

Verkaufe sämtl. Teile (auch Kaross.-T.) für MG Midget MK II. D. Lemke, 7981 Schlier, Tel. 0 75 29/4 50. 52 938

MGB GT, 7.74, orig. US, Blaise, 22 000 Meilen, get. Scheib., heizb. Heckscb., Overdr. + Extras, DM 10 900.—. Tel. 0 89/37 11 36. 52 505

Bastler! MGB, Bj. 64, ohne §, Motor 1a, Getr., 10 000 km, auch für MGA passend, Hardtop, in Teil. od. kompl. z. verk. Prs. 1400.— DM. T. 089/2608361. 52 506

MG Gebr.-Teile und Motoren z. v. Unfallw. ges. Viernheim, Tel. 0 62 04/24 60, 7-10 h 52 611 H

MGB, Bj. 67, ATM 40 000, Getriebe 15 000, Chaube Hardtop, metall.-grün, DM 3000.—. J. Prieur, 6370 Oberursel, Wintersteinstr. 1. 52 420

MGB, Bj. 7.75, ca. 9000 km, blau, umständehalber z. verk., DM 11 500.—. Rethmeier, 521 Troisdorf 19, Ahornweg 6, Tel. 0 22 41/4 17 17. 52 722

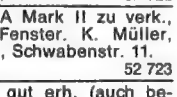
Hardtop für MG A Mark II zu verk., DM 500.— incl. Fenster. K. Müller, 894 Memmingen 3, Schwabenstr. 11. 52 723

Suche MGB GT, gut erh. (auch beschädigt). Tel. 0 62 02/34 85. 52 724

MGA-Einzelteile v. Privat zu verkauf. Zuschriften unt. Chiffre A 25/52 421

Modellautos

Morgan + 8
Plastikbausatz 1:16 (ca. 26 cm)



DM 49,50. Typen +8 und 4/4, auch als Zinnguß-Bausatz in 1:43 (ca. 9 cm) DM 29,50. Typ 4/4 auch als Fertigmodell für DM 39,50 lieferbar (Preise + NN-Porto u. Verp.). Bitte auch Großkatalog anford., m. über 1300 and. Automodellen, alle Maßstäbe, Plastik u. Metall, Fertigform u. Bausatz. DM 4,— in Briefm. bitte an **MODEL INTERNATIONAL,** 6083 Walldorf, 100-Morgenring 100, Abt. I

TAMIYA

MARTINI BRABHAM BT 44 F1 1975, Plastikbausatz Maßstab 1:12, ca. 300 Einzelteile in der seit Jahren bekannten TAMIYA-Qualität. **Sofort lieferbar.** Preis je Modell DM 49,95.

Ferrari 312 B3 F1 1974/75. Ein einmalig schönes Fertigmodell aus Metall, Maßstab 1:16, ca. 27 cm lang, mit Lenkung und Federung. Preis je Modell DM 35,90.
Lieferung per NN + Porto + Verpackung DM 1,—. Lieferungen ins Ausland nur gegen Vorausrechnung. Bei Bestellung beider Modelle porto- und verpackungsfreie Lieferung.
Spielwaren Danhausen, 51 Aachen, Kleinkölnstr. 20/22, Tel. 02 41 / 3 51 34

Morgan

Import von **MORGAN**
Lieferzeit ca. 24 Monate.
Norddeutschland:
Fa. K. W. Flaving, 475 Unna/Westfalen Hochstraße 4, Telefon 0 23 03 / 1 52 74
Süddeutschland:
Merz & Pabst, 7 Stgt., Alexanderstr. 46 Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07–2 19 50

Suche 4/4 oder +8, auch def., bis DM 10 000.— bar. Tel. 0 52 50/87 16. 53 087

+8, weiß, schw. Leder, 9500 km, 1. Hand, div. Extras, 19 500.— DM. Tel. 09 11/55 88 00. 53 088

MOG 4, 4.71, 9.77. 0 40/47 34 82. 52 523

Verk. Morgan+4, 2Sitzer, rot, Bj. 2.73, 19 000 km, Speichenräder, 13 000.—. Tel. 0 57 51/24 96. 52 422

Morgan 4/4, 4Sitzer, Bj. 70, 40 000 km, Lederausstatt., v. Extr., techn. u. opt. 1a, Preis VB. Tel. 0 23 81/40 00 45. 52 423

Su. Morgan 4/4, 2Sitz. 0 21 22/31 40 34. 52 725

Kaufvertrag +8, Lieferung Frühjahr 76, Farbe u. Ausstatt. noch frei, geg. Geb. abzug. Unter Chiffre A 25/52 726

+8, 74, schwarz, alle Extras, Zweitwag., 1a Zustand, 19 500.— DM Festpreis. Meurers, T. bis 17 Uhr 02 11/68 44 21, danach 02 11/5 42 95. 52 727

2 gebrauchte 4/4, 2Sitzer, gut erhalt. gesucht. Tel. 07 11/31 30 40. 52 728

Morgan Barank. T. 0 72 31/4 09 01 52 582 H

Morgan. Suche Hardtop. Schöning, 813 Starnberg, v. d. Tannstr. 7. Tel. 0 81 51/74 66 52 940

+8, 74, 10 000 km, verk. 0 21 06/23 62. 52 941

+4, 2Sitzer, Bj. 74, Stereo, H4, gegen Geb. ab DM 16 500. Tel. 0 74 41/25 17. 52 942

Morgan +8, Vertrag, billigst z. verk., Liefertermin Frühjahr 76. Tel. 02 62/8 85 86. 52 729

Zentralersatzteillag. für Norddeutschland und Berlin, neu und gebrauchte Morgan, auch Restaurationsspezialisten und sämtliche Holzarbeiten. Flavin Unna 0 23 03/1 52 74. 52 424 H

Morgan 4/4, 2 Jahre alt, neu lackiert, vipergrün, neuer Motor, auf Bosch-Elektroanl. umgerüst., Speichenräder u. Lederausf., DM 14 900.—, Verhandlungsb. Bayreuth T. 09 21/6 49 19. 53 146

Motorräder

SENSATION
Mini-MV-Rennmaschinen, 50 ccm, für Kinder. Begrenzt lieferbar. 07158/8650

Honda CB 750, optimal, EZ 7.74, km 16 000, Bestzust., div. Extr., goldmet., z. verk. Tel. 0 61 21/42 46 46. 52 425

Oldsmobile

Toronado 66, TÜV 11.77, DM 4800.—, fast alle Ersatzteile auf Lager verk. Tel. 0 89/63 24 35. 52 943

Opel

Tuning komplett
Weihnachts-Sonderangebot

Sicher in den Winter:	statt	nur
Hella Halogen-Nebel-Scheinwerfer Ø 192 mm	173,—	129,—
Hella Halogen-Fern-Scheinwerfer Ø 192 mm	167,—	125,—
Irmscher Rallye-Jacke, Einführungspreis		82,25
Für Manta und Ascona A:		
Stabilisator vorn Ø 24 u. 26 mm	204,—	150,—
Stabilisator hinten Ø 16 u. 18 mm	150,—	100,—
und für Rallye-Fans		
Irmscher Sportkalender 1976 (A3 quer, 13 Blatt, 4farbig)		7,50

irmscher
7057 Winnenden, Waiblinger Str. 20, Tel.(07195)2066

Liebhaber GT/J, 72, weg. Familienzw. zu verk., einmaliger Sonderlack, viele Extras, 7" 195/70 TÜV-eingetr., NP DM 15 500.—, VB DM 9600.—, 1a Zustand. Tel. 0 98 42/23 21. 53 089

Von **Commodore B** u. **220 SE** sämtl. Teile. **Porsche 911,** neue Motorteile, kpl. Vorderachse, 2 Ledersitze, Blechteile, verk. Tel. 0 71 48/85 92. 53 090

Opel Barankauf T. 0 72 31/4 09 01 52 589 H

Opel-Reimport, Kadett ab 7600.— DM, Rekord ab 10 300.—. Fa. SN, Telefon 0 71 52/4 81 64 oder 4 18 25. 53 091

2 Weber-Doppel-Vergaser-Anlage

40 DCOE mit Sprintauspuffkrümmer vormontiert, komplett einbaufertig.
Netto DM 899,—
TÜV + Euroabgastest
Wahlweise auch mit Solex 40 DDH 1900—1600, leistungsgesteigerte Motoren 2000 ccm kpl. mit Ein/Umbau nur 2998,— (mit Gar.). Fahrwerkssätze, Koni- od. Bilstein-Dämpfer, ATS-Felgen mit breiten Reifen, Scheel-Sitze ab DM 299,—, Frontspoiler, Lederlenkräder, Überrollbügel u. v. m., alles mit **TÜV** und **ABE** zu **Nettopreisen.** Gesamtkatalog DM 1,— (10er Briefmark.)
Lexmaul OPEL TUNING
6232 Kelkheim, Bergstr., T. 0 61 95/7 32 11

Ascona 1600 SR, Gr. 1, 106 PS, Bilstein-Fahrwerk, Sperre, 4.22 Achse, Verbundglas, grün/gelb, optimal für Berg + Slalom, Bj. 1.76, 14 000 km, Preis VB. T. 0 21 22/33 14 04. 52 944

Opel GT/J 1,9, Bj. 10.72, 44 000 km, n. Mot. 100 km Unf. hint. LKS ab Tür. Geb. a. Hagen, 8673 Rehau, Hoferstr. 4. 52 946

STAHLFELGEN
5,5 x 13 mit ABE für Ihren Opel
DM 76,95 incl. MwSt.
Kfz-Sonderteile 4300 ESSEN 12 **REESE**
Postfach. Telefon 02 01 / 34 05 32

Hallo GT-Freunde! Muß mei. geliebten und einen d. schnellst. GT 1900 Deutschlands (Irmscher) wegen Studium vk., gr. Kotfl.-verbr., Überrollb., Stabi., Olk., ti. gel., Stereo, LM-Felg. usw. k. Rennen, a. TÜV. Preis: VS. Tel. Sonnt. 11–13 Uhr, 0 28 62/23 35. 52 945

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
– der Langzeit-Auspuff –
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für OPEL Manta, Ascona, Rekord C, Rekord II.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Diplomat V8 5/74 ges. 0 62 74/61 33. 52 947

Manta, Bj. 71, Steinmetz, 1a Zustand, DM 5500.—. T. 0 92 21/78 81. 52 948

Ascona 19 SR, Bauj. 73, 33 000 km, 185/70, SR 13, Sperrdiff. Vinyldach, 1a Zust., getönte Verbundscheiben. T. 0. 81 66/6 43. 52 426

Tausche überholten 106 PS-Sprint-Mot. geg. 1900 m. 90 PS. T. 0 21 51/79 72 77. 52 346

VERGASER-Sonderaktion
TUNING kann auch preiswert sein
Doppelvergaser Opel Kadett 12 S mit Eurotest komplett 444,— DM
4-Vergaseranlage Opel 1.6–1.9 mit Eurotest komplett 888,— DM
Anlagen ohne Test erheblich preiswerter. DDH/ECI/PII, 4-Nockenwellen und Ersatzteile ab Lager lieferbar.
Vergaser-Knobloch — Kassel 3500
Werner-Hilpert-Str. 17, Tel. 05 61/1 32 05

Für Opel Ascona: opt. Irmscher Gruppe I, Motor 1600, ca. 105 PS, 5000 km, kompl. DM 1900.—, Matter Überrollbügel DM 300.—, Verbundglas DM 100.—, kurze Achse 4,75 + Sperre DM 800.—. Tel. 0 84 21/15 86. 52 730

GT/J 1,9, 12.72, TÜV 8.77, Mot. 45 000, DM 6700.—. 52 41/2 02 55, ab 17 Uhr. 52 731

Auto-Schonbezüge

Lammfell-Bezüge
ab Fabrik — sehr preisgünstig. Für 950 Automodelle in vielen Qualitäten und Farben lieferbar

Senden Sie kostenlos
und unverbindlich die neue Musterkollektion mit Preisliste sowie den Farb-Prospekt mit Auto-Sitzpelzen.
Name
( )
Ort
Straße A 21

ERICH HUND
325 HAMELN
LOHSTR. 1-2 Abt. A 21
Telefon 0 51 51 / 76 25
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

Opel

Sieger im ADAC-Test
Phoenix Stahlflex

155 SR 13	70,—	185/70 SR 13	75,—
165 SR 13	78,—	175/70 SR 13	85,—
175 SR 14	99,—	185/70 SR 13	88,—
175 HR 14	122,—	185/70 HR 13	105,—
185 HR 14	135,—	185/70 SR 14	107,—
155 SR 15	78,—	185/70 HR 14	129,—
165 SR 15	87,—	alle schlauchlos	

andere Größen bitte anfragen.
Versand per NN, frachtfrei ab 4 Stück.
Fritz Ihle, Reifenhandel KG,
757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21/6 55 00

Opel Commodore B GS 2,8, 142 PS, Erstzulassung Sept. 73, 45 000 km, Spoiler, Kunstlederdach, Sperrdiff., Rallyelackierung, Reif. 195/70, Radio Bamberg, mit Kassettenrecorder. VB 10 900.— DM. Tel. 0 64 23/3 52. 52 732

Verkaufe Opel GT/J, 13 000 km, Erstzul., 4.74, Neupreis 14 750.— DM, gegen Höchstgebot. 0 23 54/51 81. 52 733

Kotflügelverbr. + Spoiler. Kotf. für **Manta, Ascona, GT** und **Kadett C** pro Satz DM 265.—, **Kadett B** pro Satz DM 145.—, **Spoiler** für alle Typen DM 99.—, einschl. MwSt. Tel. 0 28 53/23 11. 52 734 H

Opel Admiral-S, Bj. Ende 73, ca. 35 000 km, scheckheftgepflegt, Metallic-Lack, Leder-Stahl-Schiebedach, Nackenstützen, Automatic-Gurte, Radio, VB 14 000.— DM, Finanzierung möglich! Tel. ab 18 Uhr, Stuttgart 07 11/42 81 91. 52 427

Ascona Voyage 19 SR, 4.75, 13 000 km, grün-met., Lederdach, Radio, Minilit E-Felgen 6 x 13, Rallyefahrwerk, Sperre, H4. Div. Extras, Tuning ZBH., VB DM 8900.—. Tel. 06 61/6 77 75. 52 735

OPEL Barank. T. 06 11/28 51 44 52 572 H

GSE Coupé Autom., 71, Motor 0 km, techn. + opt. wie neu, n. Reifen, TÜV 2 J., VB 5000.—. 0 61 52/3 93 27. 52 736

Opel Commodore GSE, 11.72, 85 000 km, 2,8 ltr., 160 PS, TÜV abgenom. Heckspoiler u. Schalensitz, 8fach bereift, (7 J.) m. a. erdenkl. Extr. abzug Tel. 02 31/85 02 02 od. 85 07 61 werktgs. 52 737 H

Suche GTJ 1,9 I, Bj. 73, n. über 50 000 km. H. Ullrich, 89 Augsburg, Theaterstr. 6. 52 738

Steinmetz-Ascona, Bj. 12.72, 120 PS, v. Extras, VB 9500.— DM. W. Beranek, 8984 Rieziern, Tel. 0 83 29/52 56. 52 524

Opel-Commodore-Coupé, GS/E, Bj. 74, ca. 21 000 km, mit Radio u. viel Zubeh., bestens gepfl., DM 12 900.—. Bader u. Hagelloch, 7170 Schwäb. Hall, Raiffeisenstr. 11, Tel. 07 91/27 88. 52 525

Opel-Bitter-Diplomat, Bj. 5.74, 25 000 km, DM 40 000.—, met.-blau, Klimaanlage, Lederpolster, Stereorekorder, neu bereift, sehr gepflegt. Tel. 8 bis 17 Uhr 0 68 52/67 19. Finanz. möglich. 52 526 H

Opel-Motoren gebraucht u. mit 0 km mit Garantie preisgünstig zu verkaufen. Tel. 0271/35 14 54. 52 347 H

Diplomat V8, 3.74, 80 000 km, royalrot, SSD, Cass.-Rad., Fensterheb., Klimaanlage, Nebell., Colorglas, Scheinwerferwisch. VB 15 500.—. 0 76 81/84 15. 52 348

GT/J, 73, 1a, VB 7900.—. 08 41/7 27 62. 53 147

Gruppe I, Tuning-Kit für Ascona 16 + 19 zu verk. Tel. 0 52 45/97 65. 53 148

Opel GTJ, Bj. 71, TÜV 4.77, viel Zubeh., Kotflügelverbreiterung, Radio, VB 8900.—. Tel. 0 91 72/87 75. 53 175

GT 1900, 70, TÜV 6.77, Rad.-Cass.-V.-Decoder 185/70. Labor Mayer, R. Baden. T. Mo.-Do. 8-17 U., 0 42 31/27 17. 53 176

Panther

Das individuellste Automobil PANTHER J 72 ab Lager
Alleinimporteur AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1
52 636 H

Peugeot

Eines der letzten Cabrios, Peugeot 304 S mit Hardtop, Zubeh., silb.-met., wie neu, 17 000 km, 75er Modell, VB 12 000.—, gegen Höchstgebot an Liebhaber zu verkaufen, NP ca. 15 000.—. Tel. 0 61 06/56 07 Steinmetz. 52 950

Hardtop für Peugeot 304 gesucht. Tel. 06 41/79 15 07. 53 149

LIEBHABERFAHRZEUG: Peugeot 304 S Cabrio, Bj. 4.73, TÜV 3.77, 43 000 km, Kupplung neu, Windschutzscheibe neu, Automatik-Si-Gurte, Nebel-Halogenlicht, Radio. Erstklassiger Zustand, Preis: DM 7000.— VB. Tel. 07 11/72 52 71, abends. 52 739

Porsche VW-Porsche

Gebrauchtteillager
Suche Unfallwagen
415 Krefeld, Grünerdyk 37
Telefon 0 21 51 / 2 69 77
Auto-Tel. 02 03 / 0 55 56 58

Attraktive Turbo-Angebote: Porsche-Sportwagenzentrum, **Autohaus Süd Hülpert KG,** Ruf 02 31/4 19 91. 53 094 H

911 T, Mod. 73, **elektr. Fensterheber** u. **SD,** 5-Gg., 15 900.—. 07 21/48 33 85. 53 095

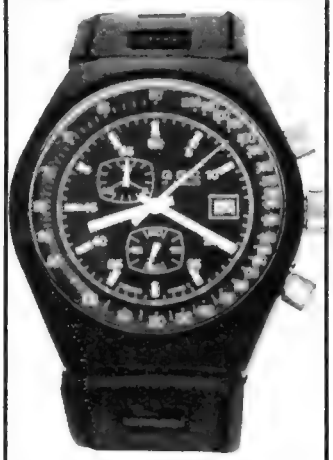
Porsche Turbo-Vertrag, Farbe u. Ausstattung nach Wahl, Lieferg. Februar 1976, mit Nachlaß abzugeben. Telefon 0 71 31/4 11 50. 53 096 H

Porsche 911 Coupé, gelb-grün, Bauj. 73/74, 2,7 l, sehr gepfl., DM 22 900.—; Porsche 911 Coupé, Bj. 74/75, 2,7 l, vipergrün-diamant, 30 000 km, DM 27 500.— inkl. MwSt.; Porsche 911 S Coupé, Vorführwagen, gelb-grün, 9000 km, 5000.— unter NP; Porsche 911 Coupé, Vorführwagen, talbotgelb; Porsche Carrera Coupé, 2,7 l, Bauj. Oktober 1973, signal-orange, viel Zubehör, Bestzustand, 33 000 km. Tel. 0 71 31/4 10 74. 53 097 H

Suche 911 S/T Targa 2,4 l. Telefon 0 66 98/2 44. 53 098 H

356 B Cabrio, 60, Extras. 02 41/7 59 53. 53 103

Rallye Look



Orig. Schweizer GGC-Chronograph
im aktuellen Racing Look
— mattschwarz —
Schweizer Wertarbeit garantiert höchste Präzision.
NUR DM 159.-
Lieferung gegen Nachnahme
Kauf ohne Risiko. Rückgaberecht innerhalb 10 Tagen.
12 Monate Garantie.
Vertrieb u. Kundendienst:
Studio GGC —
Günter Grabowitz, 5 Köln 1,
Moltkestr. 91—95,
Tel. 02 21/51 62 07

911 T Coupé, 2,4, 9.71, 57 000 km, S-Ausst., TÜV 10.77, Stereo-Cass.-Rad., VB 14 600.—. T. 0 30/8 85 91 69 ab 19 h. 53 102

911 T, wie Carrera, 8500.— DM, 7", Kotflügelverbreiterung, 2 Sp., ATM, Recaro. Tel. 0 21 59/20 01, Trenkler. 53 104

914/6, 71, 68 000 km, Bestzust., Radio, S-Felgen, VB 8200.—. T. 08 41/7 27 62. 53 105

AUTO-SERVICE
Altmann + Hansen GmbH.
Spez. Porsche-Tuning u. Karosserie
Gebrauchte Porsche in allen Preislagen. Alle Modelle, z. T. erst wenige Wochen alt. TÜV-frei, Inzahlungnahme, Finanzierung.
56 Wuppertal 1 Tel. (0202) 310711

914/6, Bj. 70, 60 000 km, 6½" Alu, 2,2 l, Bestzust., Werkst.-Handbuch., VB DM 10 200.—. Tel. 07 11/37 67 22 od. 37 42 50 ab 18 Uhr. 52 960

911 S, 69, ATM, Coupé, VB 7800.— DM, evtl. Tausch. Kiessling, Tel. 0 62 01/3 84 23. 52 961

VW-Porsche, 1,7 l, 80 PS, Bj. 7.72, rot, 76 000 km, 4 Alu-ATS-Felg., Radio, H4, kompl., neue Kupplung u. Koni, zu verkaufen, DM 7800.—. Tel. 0 70 51/36 67. 52 962

1 Turbo Heckspoiler m. Gummi + Gitter 650.—, 1 Carrera-Stoßstange, 3 l, vorn, 400.—, hi. 350.—, Verbreiterung. daz. 500.—, Fronth. 250.—. 06121/541563. 52 971

TEBERNUM-GEBRAUCHTTEILLAGER
UNFALLWAGEN-ANKAUF
Motore 2,0—2,7 Liter mit Garantie
Krefeld, Cracauer Straße 16-26
Telefon 0 21 51/2 15 16

Carrera RS, 4.73, Leichtbau, 47 000 km, Sperre u. a. Extras, VB 22 900.— DM. Tel. 0 21 02/3 18 01. 52 963

Rakete VW-Porsche, 180 PS, Spitze 240, Bj. 73, Werkssonderanfert., S-Einspr.-Mot., Carrera-Br. etc., Ges.-km 25 000, Prs. 14 000.—. Bei Bedarf 2 Ersatzmot. 80 + 100 PS. T. 07031/51337. 52 964

PORSCHE-UMBAU Form 75. Wir machen Ihr. Porsche z. Super-Porsche, 8 + 9 J, TÜV-Eintrag. T. 0 28 55/34 67. 52 965

911 T 2,2, Bj. 71, 63 000 km, S-Ausstattung, Radio-Cassetten-Ster., TÜV 11.77, Garagenwagen von Privat, DM 12 200.—. Tel. 06 21/2 84 73. 52 966

911 Coupé, gelb/grün, 2,7 l, Bj. 2.75, 12 000 km, unfallfrei, heizb. Hecksch. + Heckwischer, Nebell., Stereoanl., DM 29 000.—. Tel. 0 71 56/62 78. 52 967

PORSCHE 911 E TARGA, geminiblau-met., Neulackierung, unfallfrei, Bj. 72/73, Colorglas, Recaro-Sitz, 85 Liter-Tank, ca. 79 000 km, bestens gepflegt, sofort von Privat zu verk. für DM 19 900.—. Tel. 0 57 31/80 58 od. ab 20 Uhr 9 23 86. 52 959

914/4 2,0, EZ 5.73, 1. Hd., 55 000 km, bl.-met., VB 10 500.—. T. 0 63 31/36 35. 52 968 H

Porsche T Targa, Bj. 72, Sportautomatic, Rad., S-Gurte, Heckheizscheibe, Kopfstütz. Halogenlamp., hellgelb, 63 000 km, S-Ausstattung, VB 15 500.— + MwSt. Tel. Köln 62 73 97 ab 18 Uhr. 52 969

4 neue 7"-Räder. Tel. 02 01/79 23 71. 52 970

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung.
Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

911 Coupé, 3.75, 9000 km, indisch-rot, opt. wie Carrera, 7 + 8" tiefergelegt, Stabis, S-Instr., Sportlenkr., schwarze Eloxalteile, 5-Gg., Front- + Heckspoil. (Turbo), Stereo Bambg., DM 32 000.— inkl. MwSt. Tel. 0 27 71/64 05 + 68 86. 52 972

Suche dringend Carrera 3 l RS Gr. III. Tel. 02 71/59 27 85. 52 973

Porsche 914, 2 ltr., 75er Modell, EZ 11.74, 24 000 km, div. Extras, zu verkaufen, Preis Verh. T. 0 44 21/6 00 75. 52 974

Suche 911 T Targa, 2,4 l, v. Priv., bis Bj. 73, sof. Barz. Tel. 02 61/8 00 78 bis 17 Uhr. 52 975

VW-Porsche 914, 2,0, Bj. 74, gelb, Sport- und Komfortausstattung, Stab., 67 000 km, unfallfrei, techn. u. opt. in bestem Zust., neue Reifen, TÜV 77, für DM 11 000.— VB abzugeben. Tel. 0 68 97/7 18 86 bzw. 0 68 87/20 44. 52 976

Carrera RS 2,7, acrylschwarz, 15 000 km, rallyefertig, rennmäßig ausgestellte Kotflügel, 50er Niederquerschnittbereifung vorn und hinten, viele weitere Extras, VB 38 000.— DM inkl. MwSt. Tel. 09 11/26 66 33-35, tägl. 9—17 Uhr. 52 534

Verkaufe **Porsche 911 E Coupé,** S-Ausst., Bj. 69, 140 PS, 2 Jahre TÜV, km 72 000, neu bereift, Topzustand, VB DM 7250.—. W. Hermesmann, 58 Hagen/Fley, Heigarenweg 11. 52 977

914/6, 72, silbermetall, 60 000 km, Liebhaberfahrzeug (Garage), gegen bar für DM 10 000.— umständehalber abzugeben. Mo.—Fr. ab 18.00, Sa. ab 9.00 Uhr Tel. 0 61 54/26 26. 52 978

911, 68, 2 l, 130 PS, Mot. 0 km, TÜV 2 J., S-Felg., Schalens., 1a Zust., Radio, schw.-gold, VB DM 7300.—. Tel. Sa. u. So. 0 29 35/15 72. 52 979

Carrera Targa, Bj. 1.74, Hecksp., Frontsp., Color, Stereo, 36 000 km, VB DM 32 000.—. Tel. 02 02/70 87 46. 52 980

911/12 alle Typen, def., Rost, Unfall, priv. gesucht. Ab 18 U. 0 30/7 21 10 01. 52 982

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

PORSCHE MAGNER WUPPERTAL

8 Porsche-Metallic-Farben bietet die neue 76er Modellreihe. Wir haben sie alle! Wir laden Sie ein zur Besichtigung und Probefahrt.
Unser Porsche-Neu- und Gebrauchtwagen-Angebot umfaßt zur Zeit 35 Fahrzeuge in allen Preislagen. 914/911/Carrera/Turbo, zum Teil Vorführwagen. Bevor Sie sich entscheiden — sprechen Sie mit uns.

UELLENDAHLER STR 245 TEL (0202) 705070

Aus Unfall-Carrera, 74, Teile zu verk., Motor, Getr., 7 + 8" Felg., Spoiler u. div. andere Teile. Tel. 02 11/22 48 20. 52 981

Porsche 911 E, Farbe: silbermetallic, Baujahr Okt. 73, Bestzustand, sehr preisgünstig zu verkaufen, Antausch möglich. Tel. 09 91/68 47. 52 983 H

Gebrauchtteile - Verkauf und Reparatur

Großangebot: Motoren, Getriebe, Unfallwagen gesucht. **D. Schreiner,** 7147 Hochdorf/Enz bei Stuttgart, Tel. 0 70 42 / 65 60

356 B, in hervorr. Zustd., Bj. 62, 75 PS, TÜV 9.77, Motor gen.überh. (ca. 450 km), elektr. SSD, Lack neu rot, Innenausst. kpl. erneuert, neue HR-Reif. + Batterie, autom. Si.-Gurte, Halogenscheinw., zusätzl. 2. Getriebe, neue Winterreif., u. viele Ersatzteile, DM 7300.–. Tel. 0 60 31/1 38 50. 52 984

Verkaufe Porsche 911 Targa, 125 PS, 98 000 km, Bj. 11.70, 5-Gang-Getr., S-Ausstattung, opt. u. techn. einwandfrei, TÜV 77, DM 11 000.–. Tel. 0 52 61/8 80 24 oder 83 88. 52 985

Porsche-Motoren mit Garantie, werkstattüberholt. Tel. 0 23 53/22 99. 52 986

Wer verschenkt **Porsche 911/912.** Zuschr. unt. Chiffre A 25/52 306

914 Extr., DM 6000.–. T. 0 42 31/8 21 23. 52 951

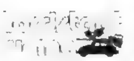
Porsche 911 T, Mod. 69, TÜV 5.77, S-Ausstattung, schwarz, guter Zust. Tel. 09 11/55 42 06 od. abends 55 91 12. 52 953

912- u. 914-Teile. Tel. 0 30/3 02 88 88. 52 954 H

4 Porsche Alu-Felg., 7", geschmiedet, ungebraucht abzugeb. T. 0 22 26/32 34. 52 955

Porsche 911 T, 2,7 l, Bj. 12.74, 23 500 km, braun-met., Alu-Felg., UKW-Rad., DM 29 000.–. T. 040/391221/29, Maass. 52 956

Wir kaufen gebrauchte Porsche 911



Hannover
Vahrenwalder Str. 193
05 11 / 63 13 38

Porsche 911 Targa, Modell 75, 10 000 km, Alu-Felgen, Stabilisatoren, S-Instrumente, verk. Tel. 0 41 41/4 50 74. 52 957

911 Targa ab Bj. 8.73, gelb, grün od. orange, bei Barzahlung gesucht, evtl. 3,0 l Capri 73 in Zahlung. Tel. 05 61/51 62 01. 52 958

Porsche 911 S Targa, 5.74, K-Jetronic, 1. Hand, 29 000 km, NP DM 41 000.–, jetzt 29 000.–. Tel. 0 26 37/6 15 36. 52 740

Porsche Turbo, 7.75, 5000 km., met.-grün, Stereo-Tonband, 50er Reifen, gegen Gebot. T. Düsseldorf 36 46 38. 52 741

Verkaufe Porsche 911 S (Sportausstg.), alle Änd. eingetr., TÜV 5.77, ohne Motor. Tel. 0 70 41/62 29. 52 742

911 T, Topzust., Normalbenzin, goldmet., 1. Hand, alle Inspek., 90 000 Autobahn-Km, 16 800.– DM. 0261/42739. 52 743

Verk. 911 T mit Motorschaden, Preis DM 5000.–. Tel. 0 24 01/34 05. 52 744

Suche 75 PS/12 V-Mot. 0 22 21/62 13 99. 52 745

Porsche-Barankauf
Auszahlung sofort nach Besichtigung
PORSCHE MAGNER WUPPERTAL
Uellendahler Str. 245 Tel. (02 02) 70 50 70

Porsche 911 E, fast neuwertig, tadelloser Zustand, Turbo, Bj. 1974. Tel. 02 21/8 67 03 10, werktags ab 18 Uhr. 52 746

100 % **Kaufe jeden Porsche bar ab Bj. 68. Tel. 07 11/26 73 57.** 52 625 H

7" S-Felg. gesucht. Tel. 05 31/7 49 97. 52 747

Porsche Targa T, grün, Modell 74, 53 000 km, TÜV 77, einwandfr. Zust., S-Ausstattg., div. Extr. 02 31/44 53 66. 52 748

SUPER-Porsche, 3jährig, 56 000 km, metallic, über DM 50 000.– neu, auf Total 75er Carrera, Gr. IV-Spoiler, neue 215er, Bamberg CR, Fensterheber, Recaros, Zweitwag. o. Schramme, 5000 km, Garantie, DM 22 000.–, von Privat. Tel. 0 23 30/33 33. 52 749

Verk. fast neues Porsche-Getr., 2,4 l, 5-Gang DM 750.–. Tel. 0 52 21/6 12 26. 52 750

Gebrauchte Porsche

ständig auf Lager, 356 C, Carrera 2, 911, 912 und Rennwagen. **M. FREISINGER & Co. 75 Karlsruhe 21** (Daxlanden), Waldweg 2 Telefon 07 21 / 59 26 61

VW-Porsche 914, 2,0, Bj. 7.74, 1. Hd., 22 000 km, unfallfrei, viel Zubehör, Alu-Felgen usw. NP ca. 18 000.– für 12 500.– zu verkaufen. Inzahlungnahme mögl. T. 0 70 51/23 21, 8–18 U. 52 752

GEBRAUCHTTEILE PORSCHE
Alle Typen am Lager
– Service – Unfallankauf –
Tel. 02 11 / 76 77 50, Werftener Feld 65

911 Targa, Garagenw., Bj. 73, Alufelg., Spoiler, Radio etc., VB DM 18 500.–. Tel. 0 66 52/27 80. 52 753

911 T Targa 2,4 l, 25 000 km, viel Zubehör, silb.-gr.. Rössner, 893 Schwabmünchen, Sonnenstr. 3. 52 754

911 E Coupé, Bj. 71, gün, S-Ausstattung., 5-Gang, Leder., Bestzust., verkauft. Tel. 02 31/80 11 77. 52 755

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN SPOILER, STOSSTANGEN, UMBAU JEDE AUSF. T. 0 61 98/75 98.

52 613 H

Porsche GFK-Teile, Kotfl. Carrera o. Turbo-Ausf. DM 240.–, Frontspoilerstoßstange Ausf. 75 DM 460.–, Heck-Stoßstange Ausf. 75 DM 380.–, Fronthaube kompl. DM 220.–, Heckflügel mit original Gummi DM 700.–, einschl. MwSt. Tel. 0 28 53/23 11. 52 756 H

Gebrauchtteile aller Typen am Lager
Unfallwagen gesucht
M. Freisinger & Co.
Porsche-Gebrauchtlager
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waidweg 2, Telefon 07 21 / 59 26 61

Carrera + Turbo-Heckspoiler m. Gum. 600.–, Carr. 73, Frontspoiler 200.–, 911, vord. Stoßstange, 2,4 l, 1200.–. Po.-Teile a. Anfrage. T. 0 61 29/80 61. 52 349 H

Suche 356 Cabr., Bj. 75. 040/2790722. 52 350

Su. reparaturbed. 356 Cabrio, Raum Norddeutschl. Tel. 0 59 31/25 27. 52 431

Dunlop-Stahlgürtel

SP Sport Super bzw. D 1 sofort lieferbar. Nur 1. Wahl.

195/70 HR 14	DM 144,–	inkl. 11% MwSt.
195/70 VR 14	DM 171,–	
205/70 HR 14	DM 146,–	
205/70 VR 14	DM 184,–	
185/70 VR 15	DM 175,–	
215/60 VR 15	DM 234,–	

Wir montieren fachgerecht oder versenden per NN. Frachtfrei ab 4 Stück. Andere Größen u. Ausführungen auf tel. Anfrage.

AZS Reifendienst, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18 Telefon 06 11 / 41 90 42

Porsche Carrera RS Targa, Bj. 6.74, NP DM 58 000.– für DM 32 000.– 11% MwSt. z. verk. 0591/6058, 8-17 U. 52 351

Rarität! 911 Targa, Jubiläumsmodell, 11 Mon., 17 000 km, div. Extras, f. 31 000.– DM v. WA, Ausk. Hausschild, Tel. Mo.-Fr. 0 53 71/30 91 v. 8–15 Uhr. 52 352

Porsche 911 E Coupé, 3.73, 31 000 km, DM 16 900.–, Eintausch/Teilzahlung. Tel. 02 01/28 20 33. 52 353

911 S Targa, Bj. 70, Mot. 30 000 km, TÜV 10.77, sehr gt. Zust., viel Zubeh., DM 12 500.–. Tel. 0 97 21/4 19 75. 52 354

Motoren für 356, 912 u. 911 sowie andere Porscheteile zu verkaufen. Suche defekte Motoren u. Unfallwagen. Tel. 0 21 61 / 19 90 96.

52 952 H

Porsche Carrera, 2,7 l, 4.75, indischrot, Radio, Bilsteinfahrwerk, 7 u. 8", 10 000 km, NP DM 46 500.– für DM 36 500.– zu verk. Tel. 02 02/64 10 04. ab 18 Uhr 0 23 39/32 79. 52 428

911 E Cp., Mod. 73, 68 000 km, S-Ausstg., blau-met., Colorgl., Cibie, Rad., 90-l-Tank, 5-Gg. Faltr., TÜV 7.77, Reif. neu, 1a Zweitwag., DB 18 000.–. Tel. 0 27 41/2 53 86 ab 20 Uhr. 52 429

Porsche 911 E Targa, Mod. 1970, Lederausstattung, heizb. Heckscheibe, beige, Nebellampen, getönte Scheib., von Privat zu verkaufen, 11 500 km, für DM 10 500.–. Tel. 0 24 21/25 60. 52 430

185/70-15 Dunlop M+S DM 105,-
Tel. 0 27 22/74 62

Porsche-Teile: 1 Carr. Hecksp. 73er 295.–, 1 Carr. Frontsp. 245.–, 1 Satz Kotfl.verbr. 375.–, 2 7" S-Felg. m. R. 900.–. Teile a. Anfr. P. N. 0611/303147. 52 949

Weißer 914/6, 160 PS, get. Scheib., 5-Gang, Lack neu, Kotfl.-Verbr. vorn 185, hi. 215 auf 7" S-LM, Koni-Fahrwerk, Stabi, Recaro, Lederlenkrad., Hosentr.-Gurte usw., Umbau neu, all. TÜV(Belege)-Gebot nicht unter DM 11 500.–, Inzahlungn. o. Tausch 911 mögl. Tel. 0 54 24/95 07 n. 17 U. 52 527

Porsche 2,7 Carrera mit Original-Turbo-Karosse- und Fahrwerk vorn 8" und 9" Felgen mit 50-Pirelli-Reifen, Koni-Dämpfer, Farbe schwarz, Colorverglasung, Recaro-Nomex-Rennsitz, Bamberg-Stereo-Electronic, 4 Lautsprecher, m. 20% Nachl. abzugeb. Das Fahrzeug ist 2000 km gelauf. Eine Umrüstung auf 3,0 Ltr. ist möglich. Tel. München 089/88 87 78, morgens v. 8–9. 52 528

911 T, Mod. 70, Coupé, TÜV 5.77, S-Ausst., Radio, Alufelgen, 2,2 l-Motor, techn. + opt. sehr gut, 9400.– DM. **Karmann Ghia Cabrio,** Bj. 73, TÜV 9.77, Rad., blau. weiß. Dach, 6900.–. Anfr. Peter Ertl, Grafenwöhr,09641/413. 52 529

Porsche ab 72 gegen bar gesucht evtl. Tausch gegen Lancia Neuwagen. Zuschriften unt. Chiffre A 25/52 533

PORSCHE-REIFEN

185/70 HR 15	KLEBER GTS	119,—
185/70 VR 15	DUNLOP SP 57	144,—
	DUNLOP SP SUPER	175,—
	PIRELLI CN 36 SM	175,—
	MICHELIN XWX	196,—
215/60 VR 15	PIRELLI CN 36 SM	239,—
	DUNLOP SP SUPER	229,—

inkl. 11% MwSt. — frei ab 4 Stück — Versand per Nachnahme

Reifen-Höffken, 5951 Neu-Listernohl Telefon 0 27 22 / 74 62

Suche VW-Porsche 1,7 mit Heckschaden. Tel. 0 91 77/5 44. 52 530

Porsche Coupé T 2,4, Bj. 7.72, 5-Gg., J J-Felg., Kassettenradio, 70 000 km, Recaro-Sitz, S-Ausstatung, Heizheckscheibe hellgelb, S-Gurte, Bestzustand, VB 14 500.– DM, Finanzierung möglich. Tel. Köln 62 73 97 ab 18 Uhr. 52 531

Suche 7 + 8" Felgen je 2 u. Spoiler vom 916. T. 0 55 42/17 81 nach 14 Uhr. 52 532

356er-Blechteile neu, sowie Ankauf von Gebrauchtteilen. T. 08 21/60 23 03. 52 535

911, 74, neuwertig, silber, Carrera-Look, 18 000 km, 4,7" hi. 215/60, Stabi hi. u. vorn, Frontkühl., 5-Gang, Turbospoiler, alles schwarz, grüne Vergl., elektr. A.-Spiegel, Türlautsprecher, Nebell., Heckwi., Festpr. DM 29 500.–. Tel. 0 67 21/1 31 31. 52 536 H

911 T Coupé, EZ 11.72, signalgelb, 2,4 l, 75 000 km. all. Extr., Bestzust., VHB 15 000.–. T. 0 61 32/57 84 o. 35 71. 52 537

911 Targa, EZ 5.74, ca. 29 000 km, VP DM 25 000.–. Tel. 06 21/73 71 81. 52 540

Suche Carrera RS 73 oder RSR. A. Hanson, 2493 Esens, Heimschule. 52 541

Kaufe Porsche 911. T. 02 21/61 28 60. 52 751

Porsche 912 Targa, guter Zust., 90 PS, Mot. gener.überh., div. Extras, VB DM 6000.–. T. Mo.–Fr. 0 73 25/52 37. 52 432

Targa 2,4 T, 4.72, blutorang., S-Ausstg., 5-Gg., 2 Recarositze, Ster., Rad., Colorschb., autom. Gurte, autom. G., v. Priv. DM 14 800.–. T. 0 89/3 59 49 77. 52 433

4 Minilitefelgen 7" 75. 1 Abarth-Ausp., fast neu 2,2 l. T. 0 61 71/7 17 59. 52 434

Porsche Carrera Bj. 74, 35 000 km, unfallfr., Stereo, Color Schiebedach, Hecksp., für 26 000.– DM + 11% MwSt. zu verk. 0 43 31/8 84 23 n. 18 U. 86 51. 52 435

914/2 L., 7.74, Sonderserie weiß-rot, SC-Pak., Topzust., 40 000 km, A.-Gurt, A-Felg., VB 14 200.–. T. 02 61/3 10 91. 52 436

90- und 75-PS-Motor zu verk., suche def. Motor. Tel. 06 11/49 19 58. 52 615 H

911-Motoren verk. Tel. 06 11/49 19 58. 52 616 H

Motoren, 356, 911 und Teile verk., suche Motoren u. Wagen. Tel. 0 61 51/7 87 43. 52 614

Ankauf sämtl. Porsche zu Höchstpreisen. Tel. 0 41 01/7 19 33. 52 612 H

Porsche Export
Ich suche dringend gepfl. Porsche. evtl. auch ältere. Tel. 0 40/45 87 89. 52 599 H

911 S Coupé, 2,7 l, 175 PS, Sportomatic, Md. 74, 52 000 km. 05 31/5 21 64. 53 177

Peter Bernhard verkauft seinen schnellen Porsche Carrera SRS 3 l. Mot. 340 PS im Werk überh., acht erste Plätze, div. Ersatzt. Preis sfr 49 000.–. Tausch m. Occasionswagen, evtl. Sportw oder Formel 2-Wagen, Teilz. mögl. P. Bernhard, Wässerwiesenstraße 95, 8408 Winterthur (Schweiz), 0 52/25 49 00 53 178

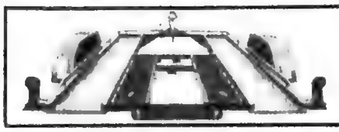
Tel. 0271 5921

PORSCHE HÄNDLER

Sportwagenzentrale Walter Knebel

SIEGEN

911 Coupé, Mod. 75, 9500 km, rot, Stabis, S-Instrumente, 5-Gang, Radio etc., im KA 30 600,—.
911 Coupé, 1.75, grün, Stabis, S-Instrum., 5-Gg., Radio etc., 45 000 km, inkl. MwSt. 24 600,—.
911 E, 47 000 km, 3.73, Sonderfarbe grün, Stabis, Konis, LM-Felg., Sperre, Spoiler, Heckwischer, get. Glas, beh. Windschutzsch., Sports., A.-Gurte, Sonderinnenausst., Stereo-R., im KA 18 950,—.



AUTOTRANSPORTER FERTIG ODER ALS BAUSATZ · MOTORRADTRANSPORTER · ABSCHLEPPACHSEN.
Schmidt + Goerke, 4714 Selm-Ternsche 1, Telefon 0 25 92/32 14
Postanschrift: 4711 Bork, Postfach 71

AUTOTRANSPORTER

z. B. 2000 kg DM 3295,– inkl. MwSt. **Pkw-Kastenanhänger, Bootsanhänger,** ein- und doppelachsig. Fertige Anhänger sowie Anhänger-Bauteile und vorgefertigte Fahrgestelle zum Selbstbau. Netto-Preise ab Werk. Verlangen Sie kostenloses Angebot mit allen Daten.

MOSEL + CO., Anhängerwerk
764 Kehl-Leutesheim 100, Tel. 0 78 53 / 2 27

Porsche 911 S, Bj. 3/73, TÜV 3/77, 2,4 l-Karosse (gelb) mit 2,7 l-S -Motor, K-Jetronic (20 000 km), N-Benzin, Ex-Werkswagen und bei Porsche-Kremer gewartet. Zubeh. VB 19 400.– DM. Tel. 02 21/5 74 72 54. 53 150

Zu verk.: 2 Por.-Felg., 7J x 15 mit 4 Reif. 205 50: go Ser., 2 Kotfl.verbr. (hi.), 0 72 54/10 15 tagsü., 0 72 54/31 45 abds. 53 151

Tausche Porsche 356 B, teilrest., Cabrio mit werkseits aufgeschw. Hardtop g. Motorrad ab 600 ccm, BMW, Moto Guzzi o. ä., od. verk. nicht unter 4000.–. Werbeagentur Paus, 53 Bonn 1, Postf. 292, Tel. 0 22 21/63 52 12. 53 100

911 E Cp., 73, S-Ausstatt., 5 Gg., Radio, 80 l-Tank, Cibie, 15 500.–. Tel. 0 71 81/6 20 52, abends 30 81. 53 153

Suche 2 St. 7" S-Felgen, evtl. Tausch geg. 2 St. 6" S-Felgen m. Aufpr. Tel. CH-0 61 41 16 49. 53 193

Porsche Barank. T. 07231/40901 52 581 H

Zu verkaufen: Orig. 3 l Carrera RSR, Bj. 74, 34 000 km, Festpreis: 44 000,–. Telefon 02 21/23 08 75 oder 02 21 / 7 60 49 39. 53 152

Krämer-Porsche, Bj. 74, gr. Heckspoiler, Frontspoiler, Karosserie RSK-Leichtbau, verstärkte Stabis vorne u. hinten, Radbolzen mit Distanzsch., 150 PS (eingetr.), 210 PS Leist., Automatikgurte, Radio, Fernsehen, heizb. Hecksch. etc., Bereif.: vorne 185-70 VR 15, hinten 215-60 VR 15, je 60%, Foto a. Anfrage. Neuwert üb. DM 60 000.–, geg. VB DM 45 000.–. Werbeag. Paus, 53 Bonn 1, Postf. 292, Tel. 0 22 21/63 52 12. 53 099

911 RSC 3 l, ca. 255 PS, 29 00 km, Motor 5000 km, Sperre, Übersetzung 7–37, 8 + 9 J., alles eingetragen, auch Racing, silbergrünmetall., innen Leder, Stereo, 45 000.– DM. Tel. 0 61 29/80 61. 53 093

Rambler

Classic oder Renault. Gebraucht- u. Neuteile-Vers. ab Hbg. 0 40/8 30 63 72. 52 757 H

Renault

Renault Alpine A 310 i

Gepflegte Vorführwagen: Luxus-Sportcoupé, Spitze ca. 205 km/h, Leichtmetall-Motor, Benzineinspritzung, 5-Gang-Getriebe, 4 Scheibenbremsen, elektr. Fensterheber, Radio, 6 Scheinwerfer (4 Halogen), TÜV-abgenommen.

Deutsche Renault AG, Sportwagenverkauf
504 Brühl 1, Tel. 0 22 32/7 32 54

ALBERT-Umbausätze R 5, R 8/10/12, 75 bis 90 PS/Din
ALBERT-Nockenwellen, Wörgl, Österreich, Telefon 00 43 / 53 32 / 24 83

CARAVELLE, l. Tür beschäd., zu verk. Bachmeier, 0 61 96/70 05 43, 9–16 Uhr. 53 106

Renault 5 LS, Bj. 10.74, alle erdenklichen Extras, techn. u. opt. 1a, 31 000 km, Preis VHS. Tel. 0 22 21/46 65 73 oder 40 52 40. 52 759

Verkaufe R 5 LS, 2. Platz im internationalen R 5-Pokal, sehr guter Zustand. W. Schütz, 7031 Hildrizhausen, Bergstr. 13. 52 760

Verkaufe Alpine 1300, sehr gepfl., FP DM 8000.–, T. 0 76 51/55 83 ab 16 Uhr. 52 761

Suche Renault Alpine 1600 gegen bar. Tel. 0 52 21/6 12 26. 52 762

Alpine A 310, Bj. 73, TÜV Juli 77. Tel. 0 68 94/42 20 von Montag–Freitag. 52 542

Suche **1300er Gordini-Motor,** Kopf, auch Einzelteile. H. W. Klein, 6451 Großkrotzenburg, Albert-Einstein-Str. 3, Tel. 0 61 86/2 43. 52 987

Renault 17 TL, Sonnendach, Radio, Anhängerkuppl., 32 000 km, Bauj. 73, DM 10 500.–. Tel. 0 76 31/31 00. 52 988 H

Alpine 1300, 11.71, 51 000, rotgelb, v. Extras (auch Stereo), und Zubehörersatz, preisgünstig. T. 0 21 65/5 00. 52 989

Renault Alpine 1600 RS, Bj. 1975, f. d. werkseitigen Einsatz optimal als Gr. 4 Rundstreckenwagen gebaut. 16fach bereift BBS/Dunlop, 2 Übersetzungen, sämtl. Extras, für 26 000.– DM – 50% unter Neupreis, weg. Aufgabe des Rennsports z. verk. Im Kaufpreis ist die Generalüberholung des Motors unter Aufsicht des Käufers enthalten. H. Gilges, 4040 Neuß, Freithof 20-22, Tel. 0 21 01/2 33 32. 52 758

Verk. R 8 G, 13" Alu. Ü-Bügel, Bilst., Lederlenk., Radio, alles TÜV, VB DM 2700.–. Tel. 0 75 22/65 39. 52 990

Suche Renault Alpine ab Bj. 73. Karl Fritz, 8984 Riezlern, Walserstr. 102. 52 991

Alpine A 310 i, Bauj. 74, 22 500 km, orange, 5-Gg.-Getr., heizb. Frontsch., el. Fensterheb., Stereo, günstig zu verk., Inz. + Finanz. mögl. Autohaus Müller, 6450 Hanau, Breslauer Str. 11, Tel. 0 61 81/18 25. 52 992 H

Tausch: Porsche 911 T Targa, ATM 30 000 km, S-Ausst., TÜV 77, geg. Renault Alpine 1300. Tel. 02 41/3 20 81. 52 543

Suche: Spitzen-Formel-V 1300 – Startmöglichkeit –
Bezahle: Pro ONS-Pokalstart 76 DM 1000.–
Erwarte: Gute Zusammenarbeit.
Zuschr. unter Chiffre A 25/52 356

R 8 S, Bauj. 71, 50 000 km, TÜV 77, Albert-Motor 1300, Koni, Kotflügelverbr., Delta-Felgen 5 J x 13, 165er Reifen, Schalens., Ü-Bügel, Hosentr.-Gurte, alles TÜV-eingetr., zu verk. H. Wolf, 7305 Altbach, Lerchenweg 2. 52 437

Renault Alpine 1600 S, Bj. 72, 50 000 km, TÜV 77, f. DM 10 800.–, 1a Zustd., 0 40/78 60 30 Mo.–Fr. b. 18 Uhr. 53 179

Rennwagen

ALBERT SPORT-NOCKENWELLEN
für alle Autotypen, techn. Unterlagen verlangen
Wörgl/Österreich, Tel. 00 43 / 53 32 - 24 83

Thyristor-Zündung DISSY über 30 000 Volt
Kein Verölen der Kerzen – sicheres Starten auch im tiefsten Winter. Macht die Zündung wartungsfrei und das Auto spritzig und rasant — weniger Benzinverbrauch besonders im Stadtverkehr — **Verteile der DISSY-Zündung sind ihr Geld wert. DISSY B 5** DM 148,— **DISSY B 5 spezial** für Citroen GS, **DISSY U 100** DM 184,—, **DISSY U 100-2** für Ro 80 (4 Kerzen) **DISSY B 5 Z** mit Zündübertrager DM 248,—. Prospekte bitte anfordern!
AUTOELEKTRONIK H. DANNER & Co., 2 Hamburg 54, Platanenallee 11

Ford Escort 1150, Gruppe 2, mit def. Motor, günstig zu verk., VB 3500.– DM. Chiffre A 25/53 108

FV 1300, Fuchs, Bj. 72, Stand 75, Spitzenfahrzg., zu verk. T. 04 41/20 19 50. 53 107

Louven-Anhänger
4178 Kevelaer II-Kervenheim
Tel. 0 28 25 / 4 87

Gelegenheit: Gruppe 7 Lotus Condor, Bj. 72, mit 2 neuen Motoren (Nova-Lotus, Petrozini-Einspritzer), zur Zeit schnellster käuflicher Rennwagen, VB 24 000.– DM, Eintausch Pkw, auch Veteran oder Teilzahlung möglich. Chiffre A 25/53 109

Auto-, Rennwagentransporter u. Bausätze. Badura, 294 Wilhelmshaven 31. Telefon 0 44 21 / 3 17 12

FV 1300 Spitzenmotor, nur 2 Rennen, neu gelagert, preisgünstig zu verkaufen. Steiner, Tel. 0 74 26/3 59. 52 438

Escort BDG Eichberg, kpl. mit reichl. Zubeh., zu verk. 05 41/8 21 87/4 56 55. 52 439

Motor Ford BDG 1850, neuwertig, zu verkaufen. Tel. 05 41/8 21 87/4 56 55. 52 440

Formel V 1300 Pahm Cars, Bj. 75, Formel V 1300, Fuchs, Bj. 73, m. Hänger, Regenreif., Slicks u. Zubeh., wegen Aufgabe des Motorsports billig zu verkaufen. Tel. 0 21 73/1 42 53. 52 357

Formel V 1300, Karr-Motor, Bauj. 75, opt. Spitzenfahrzeug, 12fach Slick u. Regen, evtl. mit Sponsor-Vertrag, zu verkaufen. Tel. 07 11/87 22 05. 52 993

Formel V 1300 Kaimann, Stand 75, mit Hänger DM 7500.–. Tel. 0 29 61/81 53, nach 19 Uhr 0 56 32/70 38. 52 994 H

Optimaler Gruppe 7 URD 774, Bj. 74, Ford-Smith-BDA, 1600 ccm, 215 DIN-PS, 5-Gg.-Hewland m. Sp. u. Ölkühl., 25 Übersetz., 8fach bereift, wegen Klassenw. zu verk., außerd. 1 MK 8-Getr. mit 21 Übers. u. Ford-BDA-Motoren v. 1000–2000 ccm. 07 11/46 22 35. 52 995

Verkaufe meinen opt. gericht. Max-Moritz-Carrera RSR mit entspr. Zub., VB 48 000.–. J. Lässig, 0 71 21/1 72 79. 52 996

Neue Firestone-Regen für FV 1300, DM 1000.–. Tel. 0 51 03/21 60. 52 544

Zu verkaufen: NSU Abt 1300 ccm, Webervergaser, 1 Abt geradeverzahntes Getriebe, Matter, Überrollbüg., 1 Einachsanh. m. Bremse, 1 NSU-Rennbatterie, mehrere NSU Gruppe-2-Teile. Tel. 0 82 48/3 62. 52 545 H

F III GRD 373, opt. Fahrz., F III March 713 S, m. Zubeh., F III Nova-Fordmotor 1600 ccm, kompl., alles preisgünst. zu verk. Tel. 0 40/6 41 09 99. 52 546 H

Spez. Cross 1300 Mot. Glas 100 PS, Achsen: VW mit o. ohne Anhänger, VB DM 4000.– (3000.–). T. 09 41/9 64 78. 52 547

Kaimann V 1300, neuester Stand, Spitzenfahrzeug zu verkaufen. W. Debatin, Bruchsal, Tel. 0 72 51/30 63. 52 548

FV 1300, Bj. 72, Fuchs, zwei Rennen gelaufen, kein Unfall. Ausstellungswagen, DM 2200.–, (Motor überh.) auch für Clubs geeignet. **4 Dunlop-Racing 5,60x14,** Slalommischung 976 mit 4-Loch-Felgen 5½x15 für Käfer oder 914 ohne Verbreiterung, neuwertig, Neupr. DM 1400.–, zu DM 600.–. **5 Alu-Felgen K 70/Ro 80,** neu, Neupreis à DM 180.–, zu DM 80.–. K. Weber, 7252 Weil der Stadt, Tel. 0 70 33/79 15. 52 549 H

2 Rennfederbeine kompl. (Bilstein), neuw., DM 300.–, 1 1600 BMW-Rennmot., Lstg. ca. 188 PS, Pr. n. VB, 1 BMW 2,8 l-Motor, DM 1450.–, 1 BMW 2,8-Hinterachse m. Sperre, DM 350.–, 1 Gruppe 7-Fahrz. m. od. ohne Mot., wahlw. Pr. n. VB, 1 Direktlkg. f. BMW 2002, DM 100.–. H. Hilger, 476 Werl, Hedwig-Dransfeld-Str. 35, 02922/3652. 52 550

Gelegenheit: Fiat Abarth 850 TG, Corso, opt. Zust., m. Übers. u. Ersatzt., VHB 5500.–, T. 04 21/82 19 16 n. 20 U. 52 763 H

Fiat 128 Coupé, SL 1150, Gr. 1, Bj. 72, TÜV 10.76, 60 000 km, techn. u. opt. 1a, mit viel Zubehör, preiswert abzugeben. Tel. nach 17 Uhr 0 27 21/30 72. 52 764

2 Ltr.-Querstrom-Rennkadett mit allem Rennzubehör und Reservequerstrommotor, alles homologiert bis 1977, verkauft Tel. 02 08/84 14 08. 52 765

ATS-Lola T 320 FSL, kompl. m. Zubehör, Kaimann FSV, zu verkaufen. Tel. 0 21 72/5 51 40/5 82 27. 52 358

Siegerauto.
Alfa Romeo 1300 GTAJ, Gruppe 2, 170 PS, Topzustd., Gesamtsieger der österr. Rennsportmeisersch. 75 (nur 1. Pl. u. 1mal 3. Platz). VB 30 000. H. Fink, A-6850 Dornbirn, Pf. 146, Tel. 00 43-55 72-27-49. Telex 59 231. 53 194

Rolls-Royce

Rolls-Royce, porzellanweiß, Bj. 49, Mk 6, Top-Zustand, VB DM 29 500.–, evtl. Inzahlungn. Tel. 0 30/2 51 42 96. 52 766

Gebraucht-Ersatzteile f. Silver-Shadow zu verk. Tel. 02 11/39 32 25/43 78 22. 52 551

Rolls-Roycetelle günst. 0 61 74/54 60. 52 359 H

GROSSAUSWAHL
gepflegter RR- und Bentley-Modelle, jetzt mit Camargue
AUTO BECKER, Dtdorf, 02 11/33 80-1
52 634 H

R-R Zylinderköpfe, Hinterachse, Auspuff, Lichtmasch., Anlass., usw. günstig abzugeb. 0 21 01/6 49 01. 53 207 H

Rolls-Royce kauft Tel. 0 72 31/4 09 01. 52 586 H

ROLLS-ROYCE
Vertragshändler · Service · Verkauf
AUTOHAUS STRACHE
62 Wiesbaden · Mainzer Str. 174
Telefon 0 61 21 / 76 16 78

Rover

British Car Centre H
Rover-Gebrauchtteile zu verkauf. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 63.

Aus Br. **Armeebeständen** bieten wir an: Mehrere **Landrover „88"** und „109" mit Planverdeck und H'top. Ab Lager auch den ½-Tonner „88" (nur für Armee gebaut). Preise ab 4500.–. R. J. L. Europa BV., Herkenbosch (L). Holl., Stationsweg 90, T. 0 47 52/14 30. 51 627

Range Rover, Bj. 72, 55 000 km, DM 18 000.–. Zuschr. u. Chiffre A 25/53 235

RANGE + LAND-ROVER ca. 20 Stück
Allrad-Schmitt, Würzburg, Tel. 09 31/5 13 83

Gesucht! Range Rover, Tel. 0 72 23/5 26 74, helle Farbe, gepfl., ca. DM 15 000.—. Hofherr, 757 Bad.-Bad. 22, Talstraße 15a. 53 154

Fa. SN liefert Land- + Range Rover günstig und schnell. Telefon 0 71 52/4 81 64 oder 4 18 25. 53 110

LR Typ 109 Station, fabrikneu, DM 24 500.—. Tel. 0 70 32/2 17 02. 52 498

RANGE Rover, fabrikneu, sof. abzugeb., Finanz. mögl. T. 0 72 54/10 81. 52 617

Land-Rover 109 Station, 77 PS, Kombinationswagen, neuwertig mit Anhängerkpplg., Anhängelast 1765 kg, sehr gut geeignet f. Wohnwagen, Allradantrieb, Festpr. DM 16 500.—. Koch, 7081 Essingen bei Aalen/Württ., Schulstr. 25, Tel. 0 73 65/2 18. 52 499 H

Land-Rover 2,2 l, Station-Camper, 4 Betten, Safari-Ausrüstung, Bj. 67, TÜV 3.77, org. engl. Ausf., viele Ersatzt. + Zubeh., zuverl. Fahrzeug, VHB 8500.— DM. Tel. 06 21/81 85 56 Ma. 52 500

Land-Rover Station 109, Bj. 69, weiß, generalüberh. synch. Getriebe, neue Kuppl., Preis VB 14 500. Chiffre A 25/52 997

3 L MK 3, gut. Zust., Pleuellg.-schad. u. Teile: Motor, Wandl. Overdr. usw. **Suche MK 4,** 3,5 L V8 alte Form, guter Zust. Tel. 07 21/4 25 95 nach 18 Uhr. 52 998

Rover 2000 TC, 74, 40 000 km, neuwert. Garagenw., Leder. Wegen Anschaffung des GR-Rover, DM 7000.— unter Neupreis. Tel. 0 72 57/24 01. 52 999

Range-Rover, Bj. 3.75, 12 000 km, Radio, DM 26 000.—. Tel. 0 30/7 92 30 35. 53 000

Land-Rover 88, mit Unfallschaden (Frontpartie), Dt EZ 4.75, Stationswagen, neu bereift, viel Zubehör, VB DM 4000.—. Tel. 0 77 21/5 63 01. 53 001

Land- und Range-Roverteile, günstig. Tel. 0 61 74/54 60. 52 360 H

2000 TC, 1970, tabakbraun, AT-Motor, Radio, Anhängerkuppl., Lederpolster, unfallfrei. Tel. 0 57 63/2 42. 52 361 H

Saab

Saab 99 LE, 5/75, 4 T., 10 000 km, 118 PS, grün, Radio, NP 19 000.—, VK 16 700.—, Bestzustd., 0 70 31/27 15 37. 53 180

Siata

Siata Spring, Bj. 71, DM 2500.—. Tel. 02 08/40 21 39. 52 309

Siata Spring ges. 0 53 03/47 46, 17 h. 53 111

Simca

T Simca 1100 g, Puch, Abarth o. Fiat, bis 1000 ccm o. R 4. Werner Buchholz, 3091 Wechold 128. 53 002

Simca 1000 Rallye II, Bj. 5.75, nur 11 000 km, TÜV 5.77, DM 8300.— (NP = 10 060.—). Tel. 04 41/6 13 85. 52 441

Chrysler 160, Bj. 71, 80 000 km, TÜV 77, VB 3200.— DM. M. Fiedler, 6650 Homburg-Kirrberg, Eckstr. 73A, Tel. 0 63 36/61 61. 52 362

Sportwagen

Indra-V8,

Baujahr 73, 5,4 Liter, 230 PS, nachtblau-metall., 39 000 km, Klimaanlage, Stereo, Colorglas, elektrisch. Fenster, TÜV 10.77, neu bereift, in sehr gutem Zustand, für nur DM 18 500.— (NP DM 55 000.—) zu verkaufen, evtl. Inzahlungnahme. Tel. 0 73 51/66 79. 53 112

Citroen SM, Bj. 72, Chefwagen mit allem Komfort, VB DM 19 500.—. Tel. 0 23 03/6 09 62. 52 767

Renault Alpine 1300, neuwertig, preisgünstig abzugeben. Tel. 0 63 48/4 34. 53 004

Porsche Carrera, RSR, 2,8 l, 300 PS, Bestzustand, 1973/74 nur 1. + 2. Plätze bei Bergrennen. Bereifung 9 + 11" BBD, Regenprofil, Wagenpaß, Feuerlöschanlage, 3000 km, neuwertig, geg. Höchstgebot. Tel. 0 22 07/8 10, ab 19 Uhr 0 22 04/6 54 41. 53 003

Ankauf sämtlicher Sportwagen, auch unfallbeschädigt. Postkarte an: J. Lemke, 2251 Süderstapel. 52 442

Toyota

Suche Toyota-Unfallwagen, alle Modelle. Tel. 06 31/6 49 75 und 6 10 17.

Celica LT, Bj. 75, 18 000 km, wegen Übernahme eines Fa.-Wagens, abzugeb. DM 7900.—. Tel. 0 56 04/58 77. 53 005

SPOILER FÜR CELICA
Spoilerschürze kompl. DM 115.—, Heckspoiler DM 115.—, einschl. MwSt. Tel. 0 28 53/23 11. 52 772 H

TR 4 a IRS, Speichenräder, Overdrive, an Bastler, 1300.—. Tel. 0 61 73/46 38. 52 443

TR 3-6-Teile zu verk. T. 0 61 72/52 24. 52 620 H

Minipreise für gebrauchte Teile. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96. 52 602 H

Su. Werkstatthandbuch **Spitfire MK 3** R. Planert, 852 Erlangen, Hertleinstr. 71. 51 630

TR 5 PI, Bj. 69, zerlegt, guter Zust., neue Reifen, Speichenr., DM 4000.—. Tel. 06 11/78 49 85 nach 18 Uhr. 53 006

Spitfire, TÜV 77, Motorschaden mit ATM-Motor und Hardtop, VB 1250.— DM. Tel. 0 60 81/91 01. 53 007

Verkaufe wegen Ersatzdienst TR 6, rot, TÜV 12.76, Bj. 71, 63 000 gel., techn. u. opt. gut, DM 5200.—. Tel. n. 18.30 o. 9—12 Uhr, 02 81/5 15 58. 53 008

Orig. engl. TR 6, 143 PS, 71, schneeweiß, fabelh. Zustd., Motor gen.übh., 185/70, Radio, Ersatzt., 7600.— DM m. Hardtop + 600.—. T. 0 78 41/55 97 nach 18 Uhr. 53 155

auto motor und sport Spezial

Eine wichtige Nachricht für unsere Inserenten:

ALLES ÜBER GEBRAUCHTWAGEN

heißt eine Spezialausgabe, die „auto motor und sport" im März 1976 herausgibt. Dieses ca. 160 Seiten starke Nachschlagewerk informiert fundiert und umfassend Käufer und Verkäufer von Gebrauchtwagen. Es bietet der Automobil-Industrie, Zubehörherstellern und dem leistungsstarken Gebrauchtwagen-Handel die Möglichkeit einer gezielten Marktinformation. Für den Gebrauchtwagen-Handel bieten wir Teilbelegungsmöglichkeiten nach vier Gebieten (Nord, West, Mitte, Süd). Fordern Sie detaillierte Insertionsunterlagen an.

MOTOR-PRESSE STUTTGART
Anzeigenabteilung
7 Stuttgart 1, Postfach 1042 Tel. 2142-251

Triumph

British Car Centre H
Triumph-Gebrauchtteile zu verk. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 03.

TR 6, 72, opt. Zust., neu bereift, DM 8500.—. Tel. 0 71 47/71 40. 53 116

Suche Spitfire IV-Hardtop, Angeb. an Tel. 02 01/77 97 98. 52 769

Hardtops 3teilig für Triumph Spitfire MK IV
KORBLER, 8114 Uffing 30, Tel. 0 88 46/2 93

Wir wühlen nach alten bzw. neuen Engl., und verk. Ersatzteile aus 2. Hand. Tel. ab 18 Uhr 0 72 61/41 52. 52 770 H

Triumph GT 6 MK 3, Bj .74, 28 000 km, 1a Zust. Farbe weiß, Pr. 7800.—. Tel. Mo.-Fr.. 8-17 Uhr 0 94 51/2 05, Grüttner. 52 771

Triumph-Ersatzteile, Unfallwag. ges. Tel. 0 21 03/5 29 95, Telex 08 581-611. 52 801 H

Suche Triumph TR 6, ab Bj. 72, guter Zustand. Gebe Audi 100 Coupé in Zahlung. Tel. 0 70 21/64 88. 52 552

Gebrauchtteile
Tel. 0 29 43/25 86. 52 621 H

TR 6-Motor 1300.— DM, 50 000 km und weitere TR 6-Teile. Preis auf Anfrage. Tel. 0 61 96/4 55 16. 52 553

Spitfire, Bj. 69, TÜV 77, zu verk. W. Ailts, 89 Augsburg, Vorderer Lech 3. 52 554

Triumphteile günst. T. 0 61 74/54 60. 52 363 H

Unfallwagen gesucht!
Tel. 0 29 43/25 86. 52 618 H

TR 3 zu verkaufen. T. 02 11/49 38 25. 53 156

BOSI der Spurtschnelle

ABE (TÜV-gen.) für Mini, Innocenti, Cooper, Autobianchi, Fiat, BMW, Alfasud, Opel, Ford, VW Golf, Sc...
von Technikern aus dem Rennsport entwickelt
DR. HÖHN — Sport — Styling
7119 Ingelfingen Postf. Tel. 0 79 40 21 6

REGALE

- aus Holz oder Stahl
- in allen Größen
- für jeden Zweck
- Böden verstellbar
- hohe Tragfähigkeit
- preiswert

Freiprospekt
L.R. v. ZEDLITZ KG 6200 Wiesbaden
Emanuel-Geibel-Str. 18 · Tel. (0 61 21) 30 29 52

LIFEbest FREIZEIT · HOBBY · WOHNEN
Neu!

»Rollende Discothek«
Mobiles Kompakt-Tonstudio
zum Herstellerpreis Testangebot
... STOREbest GmbH Abt. A 3,24 Lübeck 1 Postfach 2289

Der Rallye-Sport ist für viele automobilistischer Höhepunkt. An diese wendet sich Joachim Springer mit seinem Buch „Rallye-Sport". Man kann es ein Lehr- und Handbuch für den gesamten Rallye-Sport nennen. Sein Wissen und seine Erfahrung sind so umfassend, daß man selbst für den Alltagsverkehr Lehren daraus ziehen kann. 208 Seiten, 50 Abb., Leinen, DM 25,—. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder sofort per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Direkt ab Fabrik

Heiku Schonbezüge und wahly Sitzpelze
daher so preiswert
Über 1000 Modelle

Maßgeschneidert für jeden Wagentyp

Da stimmt jedes Detail. HEIKU-Schonbezüge aus bestem Material verarbeitet, sitzen fest und faltenfrei wie die Originalpolster, sind leicht zu reinigen, licht-, luft-, wasch- und farbecht. Farbe und Design passen hundertprozentig zu Ihrem Wagen.

Kostenlos per Post erhalten Sie unseren neuen Spezialkatalog mit Original-Stoffmustern u. Preisen. Ansehen kostet nichts.

Name
( )
Ort
Straße

Wagentyp u. Baujahr angeben.

Spezialfabrik für Autoschonbezüge
HEIKU 4926 Dörentrup 2 Abt. M 13
Telefon 0 52 63 / 20 28

TVR

TVR-Deutschland
645 Hanau 9, BBC-Straße 23,
Telefon 0 61 81/5 82 84 + 5 29 59

TVR 3000 M, silber-met., 7000 km, 6 Mon., aus beruflichen Gründen DM 17 500.—. Tel. 02 02/46 81 11/46 83 31. 53 117

Vanden Plas

4 l, RR-Maschine, 18 000 km, m. Gar. abzugeben. 0 21 01/6 49 01. 53 208 H

Veteranen

Citroen 15 Six, Bj. 50, Original, unrestauriert. Tel. 02 21/41 36 43. 53 118

Daimler V8 Saloon 1966, 2,5 Liter, 142 PS, 56 348 Meilen, military green, Radio, 2. Besitzer, fahrbereit; **Chevrolet** 6-Zyl. **Coach** 1931, seitl. Reserveräd., Kofferkasten, fährt; **Ford A 3 Pers. Sport Coupé 1929** (Faux Cabriolet), TÜV 11.77. Lemmerz, 2332 Mürholm, Tel. 0 43 55/6 93. 53 120

Mercedes 1,3 l, Heck, blau, Bj. 1934, gut restaurierbar, sowie überholter Ersatzmotor zu verk. Rohn, 7 Stuttgart 1, Rosensteinstr. 32, Telefon 07 11/29 42 09. 52 369 H

BMW V8 56, Ford V8 34, Opel 1,8 l 32, Cadillac 47 und 53, Ford A 29, BMW Veritas, Morris M8 37, Motorrad D-Rad R 6 R 11, Zündapp KS 600 Nimbus Bj 24 und 47, BSA 500 Bj. 31. Sewert HL, Borsigstr. 16, Telefon 04 51/5 19 47 und 5 62 24. 53 122

Oldtimer Peugeot 202, Bj. 48, erstkl. Orig. Zustd. T. 00 33-87-64.16.36 Herrn Decompte ab 20 Uhr. (Frankreich). 51 025

Oldtimer zu verkaufen u. alte Motorräder. Tel. 0 22 07/5 16. 53 123

An Liebhaber, einer der ersten Mercedes 180 d, fahrbereit, neue Reifen. T. 0 54 80-41 37/Holland. 51 020

Amerik. Modelle ab 1940 u. früher, Liebhaberstücke in Top-Zustd. sowie Ersatzt. Anfr. an Mr. F. K. Winnen, P. O. Box 2321, Johannisburg, S-Afrika. 53 195

Chrysler, Bj. 30, Cabrio 5-Sitzer, TÜV-abgenom. u. fahrber., ideal. Werbefahrzeug, VB 18 000.— DM. Werbeagentur Paus, 53 Bonn 1, Postfach 292, Tel. 0 22 21/63 52 12. 53 119

Horch 830 BL Pullmann Limousine, V8-Motor, 7 Sitzpl., Bj. 38, Originallack schwarz, sehr schönes, gut erh. Exemplar, Diplomatenwagen, Polen-Schweden 1938—45, später 1 Besitzer. Geg. Höchstgebot — nicht unter DM 25 000.— ab Frühjahr 1976 zu verk. August M. Knudsen, Box 33, 3001 Drammen, Norwegen. T. 83 51 90. Chiffre A 25/53 197

Rolls-Royce 20/25. 1935, SFr. 52 000.—, Jaguar SS 100 wie neu, SFr. 65 000.—, Lago-Talbot, 4,5, 1949, Cabriolet SFr. 55 000.—, weitere MG, Jaguar, RR, Chr. Traber. CH-1299 Commugny, Schweiz. 53 196

BMW 507, Merc. 300 SL
Engländer hat 2 schöne deutsche Sportwagen zu verk. Schriftl. Anfr. an: Paul Chamberlain „The Firs", Clanham Road, GB-Cheltenham Glos. 53 198

Rarität! Weißwand-Zierringe, 15 Zoll, beste Gummiqualität, Originalausf., Stückpr. 20.—. H. P. Gaupp, 71 Heilbronn, Gemmingerg. 3, 0 71 31/8 16 22. 53 128

VW-Cabrio, 25 J. alt, voll fahrbereit, 2000.—. J. Morhenn, 48 Bielefeld 1, Dieselstraße 27. 53 181

Citroen 11, CVL, gut. Zustd., m. leichtem Getriebeschaden. 06 11/1 56 53 88. 53 182

Opel Kapitän, Bj. 49, 1a opt. u. techn. Zustd. TÜV 7.76, 100% orig. Zustd., + Werkst.-Handb. + Ers.teil. f. 9000.— VB zu verk. W. Fullmann, 6051 Dudenhofen, Schulstr. 29, T. 0 61 06/2 11 14. 52 556

170 DS, Bj. 53, TÜV 8.77. orig. Zustd., schwarz + 170er ausgeschlachtet. Zus. VB 7000.—. Tel. 0 22 25/52 32. 52 557

GSM-Delta, engl. Zweisitzer, Einzelstück, Karosse, Polyester, Motor usw. Ford, Bj. 1962, garantiert erst 6000 km gel., an Liebhaber abzugeben. Suche guten Lotus S 3. 0 21 05/56 63. 52 558

Rarität: VW-Schwimmwagen, Bj. 43, weitgehend original, techn. u. opt. einwandfrei (zulassungsbereit) zu verkaufen. Preisidee um 10 000.— oder höheres Gebot. T. 02 11/34 70. 52 559

Citroen Cabrio, Bj. 1929, 1a renov., TÜV 77, einmalig schön, DM 20 000.—. Zuschr. unt. Chiffre A 25/52 364

Ford Typ A/13/40, Bj. 1931, guter Zustand, v. Priv. geg. Höchstgeb., Norddeutschland. Chiffre A 25/52 444

Mercedes 220, A-Cabrio, Bj. 50, TÜV zugel., 50 000 km, zu verk. Chiffre A 25/52 445

Verkaufe einige unrestaurierte Citroen 11 CV, ca. 20 neue Vorderachsen, Motoren und andere neue Ersatzteile für gleichen Typ. T. 0 23 23/2 11 36. 52 365

Alfa 1600 Spider, Bj. 61, Liebhaberstück, TÜV 5.77, blau, Motor generalüberh., neuer Lack, gepflegt, 5000.—. Brockhaus, 1 B-41, Grunewaldstr. 7. 52 366

Kettenkrad, Bj. ca. 1942 mit Tarnscheinwerfer u. Nachtmarschgerät, Anlaßkraftstoffanlage u. Batterievorwärmern zu verk. VB 7500.—. Zuschr. unt. Chiffre A 25/52 367

MG-TC, 49, techn. u. opt. Bestzust., Rechtsl., g. Höchstgeb. 02101/51 46 55. 53 121

Merc. 170 V, Bj. 53, guter Zustd. TÜV 77, 5500.—. T. 09 11/33 92 33. 53 009

Verk. Wanderer, Bj. 37, 100 ccm mit Brief, f. DM 500.—, 1a Zustd. + TÜV, Hardtop 190 SL DM 300.—. Telefon 0 80 33/82 67. 53 010

Mehrere Ford A, zum Teil perfekt restauriert, bar zu verk. T. Wuppertal 02 02/70 80 95. 53 011

Mercedes Stuttgart 2 l, fahrbereit m. Neureifen + Motordichtungssatz und gut erh. Vorderkotfl., DM 3500.—. **Mercedes 170 V b 1952,** fahrbereit, Neureifen + neuwertige Kotflügel und Türen DM 3500.—. Zuschriften unter Chiffre A 25/53 012

BMW 327, Bj. 38, Cabrio, fahrbereit, geg. Höchstgebot zu verk. Zuschr. unter Chiffre A 25/53 013

VW, Bj. 55, TÜV, zu verk. 0231/80 20 50. 53 014

FORD A de Luxe Tudor, 3,3 l, 40 PS, 22. 5. 1931, gar. erst 61 000 km, 44 J. in 1. Hd., neuer Orig.-Lack maron/beige/schwarz, einmal. gut. Zustd., TÜV 8.77. Alle Orig.-Unterlag. vorh. (Handbuch, Ersatzteilliste, usw.), für DM 12 250.— zu verk. L. Schreiter, 24 Lübeck, Gartengang 11. Tel. ab 18 Uhr 04 51/59 49 21. 53 020

Einige **Weißwandreifen** verschiedener Größen f. Veteranen abzug. Gaffron, 1 Berlin-45, Soester Str. 35. 52 368

Verkaufe: MB 300 S Cabrio, Bj. '50, 25 000.—, **MB 170 S Cabrio,** Bj. '50, 15 000.—, **MB 220 SE Coupé,** 7000.—, **MB 190 Benziner,** 2000.—. Tel. 07 61/7 62 81. 53 015

Familiengeschenk, Feuerwehrwagen, Bj. 43, Typ: Mercedes, zu nutzen als Campingwagen, zugel. für 9 Pers., Führersch. Kl. III, VB 5000.—. 0 44 46/3 66 (Sa./So.). Zuschr. unt. Chiffre A 25/53 021

Brauche Geld, verkaufe Kettenkrad u. Amphicar. T. 0 22 71/5 17 17. 53 022

Verkaufe Feuerw. DB-L 1500 S, Bj. 43, Tel. 0 91 53/2 10. 53 018

Packard Lim., Bj. 1927, 6 Zyl., 4755 ccm, 90 PS, erstkl. restauriert, Lack schwarz-rot, 15 900.—. T. 0 23 74/23 86. 53 016

Citroen, B 14 F Modell 1925, Cabrio, fahrbereit u. zugel. Verkauf gegen Gebot. Chiffre A 25/53 017

220 SE Coupé, Bj. 60, orig. km 79 000, TÜV neu, erstkl. Zustd., blau met., rote Lederausst., SSD, VB DM 9500.—. Tel. 0 30/8 01 60 61. 53 019

57er Thunderbird, 90 PS-Mot. (eingetr.), 2 Dächer, TÜV abgen., VB 4000.— DM, 02 21/46 33 80. 52 773

Suche Kotflügel VR. Kapitän 47. A. Bogner, 8458 Sulzbach-Rosenberg, Hangweg 1. 52 774

Ford Thunderbird 1957 Cabriolet, Hardtop, Originalzustand, teilrestauriert, neue 5,4 l-Maschine, fahrber., VB DM 7000.— zu verk. 0 40/7 00 54 22. 52 779

MG TC, Bj. 46, zu verk. sowie Ersatzteile für TC TD, TF. Tel. 0 64 38/22 57. 52 775

Zu verkaufen. **Orig. Pariser-Stadtbusse** mit reichhaltigen Ersatzteilen, Bj. ab 1923. Auskunft erteilt Herr Müller, bei Fa. Imperia, T. 02 11/78 52 86. 52 776

Opel P4, kplt., unrest. DM 1600.—, Tel. 0 89/18 76 94. 52 777

Ford A, Bj. 1929, 15 500.— DM, und Auto Union, Bj. 1937 zu verk. Zuschr. unt. Chiffre A 25/52 778

Citroen 11 CV/BL, 1956, gut. Zustd., TÜV bis 8.76, zu verk. VHB DM 5000.—. Zuschr. unt. Chiffre A 25/52 780

Opel P1, Bj. 57, TÜV 8.76, 87 000 km, ATMot. 5000 km, 50 PS, Garagenw., in ganz hervorrag. Zustd., techn. gut, Farbe beigegrün. DM 4300.—. Chiffre A 25/52 781

Su. Oldtimer unrest. Splittgerber, 3001 Stemmen, Nordstr. 10. 52 782

11 CV B familiale (8-sitzer), Bj. 56, guter Zust., TÜV neu, mit Ersatzt. zu verk., Preis Verhandlungssache. Hülter, 7833 Endingen 3, Tel. 0 76 42/71 26. 52 783

Mercedes 170 V, Cabrio Limousine, Bj. 38, billig zu verk. od. Eintausch. Tel. 0 22 03/3 62 51 nach 17 U. 52 784

Schwimmwagen GAZ 46, Bj. 1952, restauriert, zu verk. Chiffre A 25/52 626

Morris 8, Bj. 36, viertür. Lim., nicht fahrber., guter Allgemeinzustd. Nachrestauration ideal für Sammler oder Liebhaber. Angeb. an R. Crow, 696 Wells Rd., Bristol BS 14 9HX. 51 019

BMW 502, bronze-met., Bj. 61, 231 000 km, TÜV 10.77, DM 3200.—, Farbfoto und Details auf Zuschrift unt. Chiffre A 25/52 370

Volvo

Volvo Sport „Katzenbuckel", Typ P 544, Bj. 1964, VB 4500.—, Wagen in gutem Zustd. T. 0 76 21/5 23 72. 53 159

Volvo 264 GL, Automatik, Anhängerkupplung abschraubbar, kupfermetall, Ledersitze, Lieferung Jan. 76, mit interess. Nachlaß zu verkaufen. Zuschr. unt. Chiffre A 25/53 023

244 GL, neu Fz, blau-met., m. Overdrive, Servolenk., u. v. Extr., zoll- + steuerfrei, free tax a. duty. T. 0 52 24/29 53. 53 024

244 GL, neu Fz., blau-met., m. Overdrive, Servolenkg., u. v. Extr., DM 21 000.—. Tel. 0 52 24/29 53. 53 025

Buckel-VOLVO, B 18 D, Bj. 63, sandf., Lbhstck., techn. u. opt. sehr guter Zust., Garagenw., TÜV-abgen., viele Extr./div. Ersatzt., umstdh. zu verk. Jan. 76 f. DM 4500.—. T. BN 64 12 72. 53 026

P 1800 E, Bj. 70, TÜV 11.77, weiß, alles neu überholt, 2. Hd., Radio, DM 11 500.—. Tel. 07 11/47 81 99/41 54 14 abends. 53 027

Buckel-Volvo, schwarz, Bj. 63, 1a Zustand, zu verk. T. 0 83 41/22 34. 52 788

Volvo P 1800 S Coupé, Mod. 67, 55 000 km, Bestzust., TÜV 2 J. 076 31/31 00. 53 030 H

Biete **Volvo 1800 ES Coupé,** Automatic, ocker-met., Bj. 5.73, 30 000 km, Bestzustand, DM 17 500.—. Zuschr. unt. Chiffre A 25/53 028

Volvo P 1800 E (Flosse), 2000 ccm, 124 PS, Bj. 6.70, ca. 50 000 km (da Zweitw.), Garagenw., viel Zubehör, techn. u. opt. Bestzust., nur 8500.— DM VB. Unt. Chiffre A 25/53 029

Verk. 122, 123 GT, P 1800-Teile. Tel. 0 52 32/33 98 ab 18 Uhr. 52 787

Volvo P 1800 S, Bj. 64, TÜV 9.76, Overdrive, met.-blau, H4, Leder rot, Radio, N.-Reifen, N.-Batterie, techn. u. opt. Topzustand, VB DM 10 000.—. Tel. 0 75 31/2 29 67. 53 031

PV 444, Bj. 56, Mot. B 18 B Sp., Spitze 190 km/h, Topzustand, TÜV 11.77, geg. Höchstgeb. T. Di.—Fr. Bürozeit 0 71 95/32 65, Sa.—Mo. 0 75 71/48 07. 53 032

Volvo 122 S Göteborg, Bj. 71, TÜV 3.77, ATM 25 000 km, 5½ J Felgen, 4 neue Reifen, Koni, Sebring LL, Rad., sehr gepfl., DM 7100.—. 0 28 02/24 43. 52 785

123 GT, TÜV 77, 2000.—. 0 29 75/2 73. 52 786

Weihnachtsgeschenk für Kenner, einmalig gepfl. Volvo 1800 ES, aut., hellblau-met., Stereoanlage, div. Zubehör, Bestzustand, Preis VHS. Tel. 0 21 51/5 92 82. 52 789

Sämtl. Ersatzt. v. **PV 544 Sport** zu verkaufen. Tel. 0 90 81/73 74. 52 790

Buckel/64, TÜV 11.76, z. Z. zerlegt zwecks Generalüberh., aus Zeitmang. kompl. od. in Einzelteilen zu verk., desgl. versch. ungebr. orig. Ersatzt. u. leicht def. 2-l-Mot. T. 02 50 36/68 61. 52 446

VW

Abgasturbolader
Zur Leistungssteigerung Ihres VW-Käfers 1302 S und 1303 S auf 75 PS; TÜV-zugelassen, mit Abgas-Europatest, Preis für eine kpl. Anlage mit Spezial-Schalldämpfer DM 1600,— einschl. MwSt. Anfragen bitte an: Limbach-Motorenbau, 533 Königswinter 21, Sassenberg, Tel. 0 22 44/23 22 u. 30 31, Telex 889 574

Deutschlands schnellster u. bekanntester Käfer (1302), Jütting getunt, neuw. Zustd., Wagenpaß f. Auto- u. Rallye-Cross, 673 kg, 0—100 in 4,8 Sek., Intern. Meile in 13,7 Sek., Standfester Motor 2,7 Ltr., Typ IV, 198 PS, Hevland-Getriebe, Sperre, Racing-Reifen, Alu-Felgen, usw., viele Ersatzteile. VB 15 000.—. Außerd. 170 PS, 2,2 Ltr. VW-Motoren zu verk. Ronald Jütting, T. 0 23 82/52 88 (75 87). 53 160 H

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr / 20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-genehmigt. Sofort lieferbar für VW Käfer 1200 bis 1600.
SEBRING GmbH, 6301 Heuchelheim 1, Box 25 a

4 ATS 6" f. Golf + 185/70 Stahlflex, 800 km, 840.—, Kotfl.verbr. neu 230.—, a. TÜV-frei. T. 0 27 39/70 85 b. 14 Uhr. 52 791

Cabrio Karman Ghia, Bj. 70, bahiarot, TÜV 7.77, Masch. 46 000 km, 3300.— DM. W. Müller, 6091 Trebur ü. Rüsselsh., Nauheimer Str. 28, 06147/7334. 52 792

SPITZENFAHRZEUG, VW mit 3-Ltr.-Ford-Motor, wegen Klassenwechsel mit od. ohne Hänger, für DM 3200.— abzugeben. Tel. 0 22 38/1 43 29. 52 793

Superkäfer 1303 LS, 1 Jahr, 60 PS, viele Extras, NP 13 000.—, alles TÜV, VB 8000.—. Tel. 0 61 81/4 52 36. 52 794

Suche ABE für AMDI. 0 75 31/7 62 89. 52 795

VW-Mot. 1,6, 100 PS, m. Solex 40 PII-Verg.-Triebw., opt. Zust. neuw. Doppelkan. Zyl.-Köpfe, zerl. Preis nach Vereinb. R. Bolders, 4508 Bohmte, Erlenstr. 12. 53 036

Verk. 1303 S, Bj. 73, 85 PS, SV Extras, VB 10 500.—. F. J. Albers-Kleine, 4780 Lippstadt, Bökenförder Str. 11. 53 035

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Suche: 75–85 PS-Motor + Ölkühler. **Verk.:** 75 PS Porsche-Motor 0 km. Angebote an J. Cammann, 5276 Wiehl 3. 53 034

Golf LS, EZ 8.74, DM 8500.– (NP ca. 11 000.–). Tel. 0 63 31/36 35. 53 033 H

VW 1303 Cabriolet, sonnengelb-schw., Bj. 5.73, 36 000 km, Michelin zX, viele Extras, werks- u. scheckheftgepflegt, erstkl. Zustand, TÜV 77, VHB DM 9000.–, zu verk. 1.76. Zuschr. unt. Chiffre A 25/52 447

1302 LS, Mod. 72, TÜV 77, Masch. 20 000 km, 70 PS, 2 Doppelverg., Fr. Ölküh. m. Therm., opt. Fahrw., alle Instr., Rad., Gurte, NP DM 13 000.– VB 5500.–. T. 02 01/58 59 38 od. 48 26 57. 52 371

Tausch

Tausche Porsche 356 B, teilrest., Cabrio mit werkseits aufgeschw. Hardtop g. Motorrad ab 600 ccm, BMW, Moto Guzzi o. ä., od. verk. nicht unter 4000.–. Werbeagentur Paus, 53 Bonn 1, Postf. 292, Tel. 0 22 21/63 52 12. 53 115

Motorboot gegen Mercedes, Porsche od. ähnl. zu tauschen gesucht. Modell Jeaneau-Volvo/150 PS, neu überholt, für 2200.– DM, Antrieb Z 270 B, neu für 7000.– DM, evtl. Wertausgleich mit Doppelachsenanhänger-Wert 25 000.– DM. Chiffre A 25/52 768

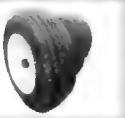
Verschiedene

KFZ-Werkstatt
Renault-Vertretung
direkt an der B 8, **150 Stammkunden, Gebraucht-Wagenpark,** zu verkaufen, VHB DM 120 000.–. Zuschr. unt. Chiffre A 25/52 799

VW-Rolls-Royce, VW mit RR-Kühler und Doppelscheinwerfern, alles TÜV, sehr auffälliges Fahrzeug, VB 1600.– DM. Tel. 0 82 23/4 88. 53 043

Verschiedenes

4 superbreite Reifen auf 4 Leichtmetallfelgen



Kleber GTS-Reifen auf ATS Alu-Felgen, montiert, gewuchtet, mit TÜV-Gutachten (ABE). Preise jetzt mit Befestigungsteilen und inkl. MwSt.

durch Großeinkauf **25% billiger**

165/70 SR 13	auf	5 x 13	808,–
175/70 HR 13	auf	5 x 13	928,–
185/70 HR 13	auf	5,5 x 13	959,–
185/70 HR 13	auf	6 x 13	959,–*
195/70 HR 13	auf	7 x 13	1096,–
185/70 HR 14	auf	5,5 x 14	1109,–
185/70 HR 14	auf	6 x 14	1127,–*
195/70 HR 14	auf	7 x 14	1269,–*
205/70 HR 14	auf	6,5 x 14	1299,–*
185/70 HR 15	auf	5,5 x 15	1108,–

* Preise f. neues Felgendesign a. Anfrage.

Rufen Sie uns an, wir informieren Sie über Alfa, Audi, BMW, DB, Ford, Mini, Opel, Porsche, Toyota, VW.

AZS Autozubehör Schneider KG 6 Frankfurt 61, Dieburger Str. 18 Tel. 06 11/41 90 42

SANYO-Taschendiktiergerät!
für Sport, Beruf, Büro. Laufzeit 2 x 60 min. Maße: 12,7 x 8,2 x 3,2, äußerst handlich. Neuartiges Schaltsystem durch Drucktasten, eingeb. Mikr., kompl. mit Netz- u. Akkubetrieb u. Tasche. Gewicht: 495 g. **Nur DM 466,44,** Versand per Nachn. Bei Vorkasse 5% Rabatt. Postscheckkonto Karlsruhe 174748-753. Außerdem führen wir Sanyo-Taschenrechner ab DM 48,–. Verlangen Sie Angebot. **U & O-GmbH,** 773 VS-Villingen, Brigachstr. 14, T. 0 77 21/5 46 88

Rundumblinkleuchten „Hella", 12 V, verkauft billigst Tel. 0 77 03/6 73. 53 126

TRANSISTORZÜNDUNGEN
für 12 V-Bordanlagen und 4- oder 6-Zylindermotoren bis max. 7000 U/min, ohne auswechseln der Zündspule; verbesserte Verbrennung, kein Verschleiß und Nachstellen des Zündkontaktes. Preis 88,50 DM, Sonderausführungen auf Anfrage.
LADEL-Vertrieb, 287 Delmenhorst
Brahmsstraße 4

Gesucht von Rennfahrer, welcher in der Formel Ford gute Ergebnisse erzielt hat und 1976 in der Formel 3 od. Formel Super Vau fahren will: Großzügige Sponsoren oder freies Cockpit in Rennstall, Startkapital ist vorhanden. Tel. Schweiz 0 57/6 75 59 od. Zuschr. unt. Chiffre A 25/53 199

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN FRONT- UND HECKSPOILER FÜR VW, BMW, FORD. 0 61 96 / 75 98.
52 619 H

Erfahrener Grafiker gestaltet Schriftzüge, Geschäftspapiere, Firmenzeichen, Prospekte, Anzeigen, Beschriftungen, Aufkleber etc. individuell auf Ihre Probleme u. Firma abgestimmt. T. 02 11/33 22 24 od. 35 63 71. 53 183

Marken-Autoradios u. Cassettengeräte ab 99,– DM. D. Beerheide (ams), 44 Münster, Postfach 1348

Bußgeldbescheid wurde nach Einspruch vom Richter von DM 60.– auf DM 100.– erhöht. Wer kann Erfahrung mitteilen? Chiffre A 25/53 157

Optimale VW-Köpfe, auch Cross, zu verkaufen. T. 0 52 06/32 22. 53 158

Suche für meinen Ford Capri, Bj. 69, Reifen und Sportfelgen. T. 07 11/33 47 44 abends. 53 209

Verk. 4 Racing 4.25/9.50-13 Dunlop u. 4 Stück 4.50/7.75-13 Pirelli. Tel. 09 41/7 28 94. 52 561

Gutbrod (Superior) gesucht. Zustand egal, mögl. komplett. Chiffre A 25/52 562

Verk. AMS 66-75, 200.–. 0 61 72/2 14 71. 52 563

Preußisches Armeegewehr 1888
Ia Zustand aus Arsenalen, waffenscheinfrei

DM 119,– per NN
Span. Macheten-Bajonett nur **DM 19,90** zuzügl. Versandspesen. Prospekt anfordern
HUMMRICH-ANTIQUITÄTEN
5 Köln 80, Postfach 80 04 45

2 Recaro-Sitze, Kopfstütz., zus. 550.–. Püllmanns, 415 Krefeld, Girmesdyk 4. 52 564

Hubschrauber (ferngesteuert), Mod. Graupner, 10 ccm-Mot., 14 Kanal-Anlage m. Elektrostarter für DM 3000.– zu verkauf. T. 0 21 22/7 10 21 App. 94. 52 565

AMS möglichst alle Jahrgänge bis incl. 1954 + a. AMS-Kataloge bis incl. 1965 **gesucht,** Tel. 0 81 66/77 63. 53 038

Wer liefert noch Weißwandreifen Größe 6.40-15 PR4 oder 180 HR 15? Informationen über mögliche Bezugsquellen erbeten. Chiffre A 25/52 567

Verkaufe für Ascona, Hinterachsübersetzung 4,22, Vergaseranlage CCI, 4 Racing 4.50-8.00-13, 2 Slicks 6.5-22-13. Tel. 0 64 01/70 57. 52 570

★ Heute noch anfordern! ★
Unseren neuesten und aktuellsten
Autozubehör-Spezial-Katalog 1975/76
Hochinteressant für jeden Autobesitzer
kostenlos — unverbindlich
AUTO-AUSSTATTUNG
8046 GARCHING E

Biete **Penthouse-Maisonnette** in Holland-Roermond, VB DM 75 000.–. Suche: Rolls-Royce, Ferrari, Lamborghini, Porsche, Mercedes etc., Tausch, Wertausgleich. Tel. 02 01/59 55 33 od. Chiffre A 25/53 037

Orig. amerikanische Polizeisirenen
(auch Hawaii 5-0 DM 150,—), 6 u. 12 Volt, fabrikneu, in BRD nicht zugelassen, zum konkurrenzlosen Preis von DM 120,— abzugeben. Weitere Fanfaren u. Hupen preisgünstig auf Anfrage. **E. Pohle,**
3051 Mandelsloh Nr. 5, Tel. 0 50 72/5 64

Pkw-Rückholdienst. Tel. 07 11/71 36 51.
53 041

Flieger-Uhren

Faszinierende Modelle erstaunlich günstig. 24-seit. Farbkatalog gratis! Postkarte an Aviarichter, 75 Karlsruhe 1, Postf. FS 5225

Fotolabor für Farbentwicklung, Fabrikat „Durst" mit Farbmischkopf und allem Zubehör. NP DM 3900.–, für DM 2200.– zu verkaufen. Tel. 0 21 22/7 10 21 App. 94. 52 566

ATS-BBS-RONAL 30% BILLIGER!
kpl. montiert u. gewuchtet mit Uniroyal, Kleber, Pirelli o. Dunlop, einschl. Befestigungsteilen, m. TÜV-Gutachten od. ABE
BEISPIEL:
6 x 13 ATS + Kleber 185/70 HR 13 224,–
8 x 13 ATS + Pirelli 235/60 VR 13 349,–
7 x 13 Ronal + Kleber 195/70 HR 13 283,–
7 x 14 BBS + Dunlop 195/70 HR 14 349,–
einschl. 11% MwSt. + Versand per Nachn.
Sofort kpl. Liste anfordern bei
REIFEN-HUFFKEN, 5951 Neu-Listernohl
Tel. 0 27 22/74 62

Für „Spezial-Cross" Spezialuntersetzungen, Teller- u. Kegelräd., 1.-, 2.-, 3.- u. 4- Gänge, Ausgleichgetriebe m. 4 Kegelräd., auch kompl. Getriebe in verschied. Abstufungen, v. Spezialisten f. Auto-Cross. Preisliste anfordern. H. W. Klein, 6451 Großkrotzenburg, Alb.-Einstein-Str. 3, 0 61 86/2 43. 53 040

RENNÖL
Synthese-Öl f. schnelle Motoren, zerreißfester Schmierfilm bei höchsten Temperaturen, 3 Ltr. DM 22,20 per NN, Portofrei. **Fa. H. Geselle,** 7897 Tiengen, Hermann-Simon-Str. 8

FREIER IMPORT!
Citroen, Simca, Peugeot z. B. Peugeot 504 GL DM 12 437.– ab Grenze, alle Fahrzeuge fabrikneu, mit Garantiekarte. M. Lichtenberg, Importe, 4150 Krefeld, Buschstr. 36, Telefon 0 21 51/5 24 25. 53 042 H

ELEKTRO-FENSTERANTRIEB
Komfort im Auto durch autom. Fenstersteuerung. Einfach. Selbsteinbau auch von Tankstellen. Für jedes Auto. Per Nachnahme 149,–DM. 1J. Garantie. Bei Bestellung angeb.: Autotype...6/12V...

EMA · 6 Frankfurt · Postf. 700647

Verk. Kfz- u. Rennliteratur, Aufst. anfordern. J. Wild, 78 Freiburg, Auwaldstraße 81. 52 569

REIFENBUCHSTABEN
aus Gummi, jetzt 2 Größen, mit schmutzabweisendem Lack. Preissenkung! Prosp. R 2 geg. 50-Pfennig-Marke. **Ing. W. Höffg,** 405 Mönchengladbach 1, Thomas-Mann-Str. 53, 02161/531214

Autotelefon B, günstig, gebraucht, An- u. Verkauf. Tel. 0 62 41/3 34 66. 52 568

Original-US-Polizeisirenen
6 u. 12 V, in der BRD nicht zugelassen, (auch Hawaii 5-0 DM 155,–) durch Direkt-Import nur DM 125,– inkl. Einbau-Zubehör u. MwSt. Schwehn Alarm-Electronic, 56 Wuppertal 1, Pf. 130 606, T. 02 02/30 34 28

Bizzarini 5300, 1a Zustand, gegen Höchstgeb. zu verk. C. Costa, 3392 Clausthal, Silbersegen 11. 52 448

SICHERHEITSGURTE
3-Punkt-Automatik, Dt. Markenfabrikat, 2 Stück DM 74,50, einschl. MwSt. und Versand, Lieferung schnellstens per NN, **IMED,** 2200 Elmshorn, Dethlefsenstr. 49

2 Web. 40, neuw., kpl. 270. 0201/587977 53 039

Univ.-Heckscheibenwischer-Set
nur 55,— DM per NN (+ Porto)
D. Beerheide,
44 Münster, Postfach 1348

PK ELECTRONIC
Electronische Spezialgeräte
Herstellung · Vertrieb · Beratung · Konstruktion

Ortungsgeräte
Nachtsichtgeräte
Spezial-Alarmgeräte
Kleinsttonbandgeräte
Kugelschreibermikrofone
Minisender-Aufspürgeräte
Electronische Stethoskope

Über 100 Artikel für Ihre Sicherheit, Katalog gegen DM 5,— in Briefmarken. Tel. 040/47 91 91
PK ELECTRONIC, 2 Hamburg 60, Postfach 605309

Suche Katalog „die Automodelle" Nr. 1 u. 2 v. 1957 bzw. 1958. Gerling, 8112 Bad Kohlgrub, Rochusbad, 0 88 45/3 59. 52 796

Achtung Autokäufer
Nutzen Sie die Vorteile des Holland-Re-Imports. Fabrikneue Opel- und Ford-Fahrzeuge zum günstigen EWG Re-Importpreis, alle Ausführungen und Extras lieferbar.
Kfz-Dietz, 43 Essen,
Breslauer Str., an der B 1-Brücke
Tel. 02 01/70 12 22

Suche Vertretung für Auto-Zubehör, Lagerraum vorhanden. Zuschr. unt. Chiffre A 25/52 372

SCHALLPLATTEN ab DM –.49
SINGLE u. LP KATALOGE (Abt. AMS) für 70 Pf (Rückporto) in Briefmarken erhältl.
Schallplatten-Großhandel W. Fischer
872 Schweinfurt Spitalseeplatz 5 TEL. 09721/21677

Su. guterh. Panhard 24 CT ab Bj. 63 m. TÜV. Janssen, Berlin 15, Pf. 501. 52 797

50jährige Erfahrung im Schweißen aller Metalle
Wir schweißen u. a.:
Motorblöcke, Zylinderköpfe, Ölwannen, Stirndeckel usw. und übernehmen die gesamte Bearbeitung wie Planen und Prüfen.
PETER ROTH GmbH, Schweißtechnik,
66 Saarbrücken 3, Fasanerieweg 12, Tel. 06 81/81 40 45
Verlangen Sie Herrn Schmidt.

Bitte prüfen Sie

den Anzeigentext schon nach der ersten Veröffentlichung, wenn Ihre Anzeige mehrmals erscheinen soll. Für Fehler bei Wiederholungen, die nicht sofort nach der ersten Einschaltung reklamiert werden, kann leider kein Ersatz geleistet werden.

TUN SIE ETWAS FÜR IHREN MOTOR DURCH EINBAU DER
TRANSISTOR ZÜNDUNG »alpha« HOCHVOLTKONZEPT!
Sicherer Start – weicher Motorrundlauf – spurtschnell – wartungsfrei (optimaler Zündzeitpunkt vermeidet „Klingeln") – weniger Benzinverbrauch – sehr einfacher Einbau!
»alpha« **Inkl. Zündtrafo DM 139,–** | **Ingenieurbüro Fink,** 89 Augsburg 21, Postf. 211 208

Enorm preisgünstig: Marken-Autoreifen, Zubehör und Ersatzteile. Katalog gegen DM 3,50 voreinsendung.
AUTOTEILE-SCHRECKLINGER 7531 Ellmendingen Postfach

Super 8, normal 8, 16 mm Filmverkauf + Verleih Gratis-Prosp. v. Fleischmann Film 83 Landshut

Verkaufe gegen Gebot 61 Zeitschriften. Gute Fahrt 1961–69. G. Hassenpflug, 5882 Meinerzhagen 1, Postfach 1251. 53 124

SELBERMACHEN
Rostumwandler, Rennzusätze, Antiklopfer usw. 15 Lösungen, 10,- DM an
Peter Waldera, 4134 Rheinberg 1, Solvaystr. 27

Verkaufe 2 Dunlop-Racing 4.30/11.60-15 neu, sowie 2 Stück 4.50/13.00-15 gebraucht, zu günstigen Preisen. Tel. 0 24 82/21 36. 52 798

FREIER IMPORT
Ihr werksunabhängiger Händler in- u. ausländischer Pkw mit mehrjähriger Erfahrung: **AUTO-IMPORTE**
Gudrun Krosch, 6612 Schmelz/Saar, Telefon 0 68 87 / 36 98, 0 68 06 / 67 64

Autotransp.-Anh. ges. T. 0 53 03/47 46. 53 125

Funkgesteuerte Garagentorantriebe zum „Selbst ist der Mann" ausführ. Einbauanl. mit Schaltplan. Prospekte anfordern: Elektro-Svensson, 2 HH 74 Kapellenstr. 26, Tel. 0 40 / 6 53 64 43

Fahrlehrerkurs umständehalber mit Preisnachlaß v. 500.– DM abzugeben. Näheres unter Tel. 0 28 42/4 11 65. 53 127

Stellengesuch

Kfz-Mechaniker (22 Jahre, ledig, nicht ortsgebunden), zuletzt selbstdg. in d. Kfz-Branche tätig (Pkw-Lkw-Verkauf), sucht ab Januar 1976 neuen Wirkungskreis im Zubehörhandel (Außendienst) oder Reparaturdienst. Führerschein Kl. 3 vorhanden! Angebote bitte an Josef Wunschel jr., 8451 Haselmühl, Schulstr. 19, oder ab 16. 12. 1975 Tel. 0 96 21/8 19 49 (vormittags). 53 114

Camping Wassersport

Campingbus Peugeot J 7, Grundmod., m. zus. Isol. o. Ausbau, Erstzul. 8.8. 75, 2000 km, Neupreis 16 000.– DM, für 12 000.– DM zu verkaufen. Tel. 04 31/52 64 62 ab 18 Uhr. 53 066

Unterricht und Ausbildung

Immobilienmakler · Hausverwalter 3monatiger Fernlehrgang mit Prüfung. Für jedermann leicht verständlich. Preis d. ges. Lehrgangs DM 95,–. Prospekt 83 kostenlos. TECHNIKUM, 7858 Weil am Rhein.

Gratis
Amateurfunk-Handbuch
Funkamateur mit eigener Sendestation werden! Selbstbauanleitungen, Weltkarte, Original-QSL-Karten und Anfänger-Diplom kostenlos vom
ISF-Lehrinstitut 28 Bremen 34 Postf. 70 26/AD 56

Berufsausbildung zum Fahrlehrer
Ein zukunftsreicher interessanter **Lebensberuf, hohe Verdienstmöglichkeiten,** gesetzlich geregelte Arbeitszeit. Chance zur Unabhängig- und Selbständigkeit. Tages-, Wochenend- und Kombinationsausbildung. Alter 23 Jahre, Fahrpraxis 3 Jahre. Unverbindliche Information:
Amtlich anerkannte **FAHRLEHRER-FACHSCHULE DÜSSELDORF.**
Münsterstraße 241, Tel. 02 11/63 78 78, Postfach 320 367

Fachschulen Stadthagen

Dr. W. Blindow
staatlich anerkannt
306 Stadthagen, Hüttenstr. 5, Tel. (0 57 21) 30 61
Aufnahmevoraussetzungen: Schulabschluß, Lehre, Berufspraxis. Aufstieg in 24 Monaten mit Beihilfen vom Arbeitsamt zum
staatl. geprüften Techniker
Fachrichtungen: Maschinenbau, Elektrotechnik, Bautechnik
staatl. geprüften Betriebswirt
Rechnungswesen, Beschaffung, Absatz, Personal. Organisation/EDV. Zusatzkurse: Fach(hoch)schulreife, Refa, AWF, Ausbilder, EDV Neubau, Wohnheime, Mensa.
Nächster Beginn: 1. 4. + 1. 10. 76

Start und Ziel sind nicht immer Anfang und Ende eines Rennens. Der Blick hinter die Kulissen des Automobilrennsports, wie ihn der Zaungast nie erhält, macht die tausend, teilweise erbarmungslosen Gesichter dieses internationalen Geschäfts sichtbar. Helmut Zwickl, ein fanatischer Freund dieses Sports, zeigt mit größter Sachlichkeit diese sonst unsichtbaren Kräfte in seinem Buch „Die Angst bleibt an den Boxen". 232 S., 24 Abb., Leinen, DM 16,50. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Nutzen Sie die Erfahrungen anderer! Es bleibt Ihnen unbenommen, sich Ihre eigene Technik sportlichen Fahrens zu erlernen – ein paar Dreher und Beulen gehören dann zur Ausbildung. Für den aber, der seine Sache konsequent betreibt, gibt Altmeister Piero Taruffi seine Tips in dem Buch „Stil und Technik des Rennfahrens" und macht ihn anderen überlegen. Seine Handreichungen wirken sich auch im Alltagsverkehr beruhigend aus. 128 Seiten, 67 Fotos, zahlreiche Abb., Leinen, DM 24,–. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Citroen 2 CV, 100 000 km gefahren, durch Sümpfe, Dschungel, Hochgebirge, 8 Wüsten und 50 Länder der Erde, trotzdem noch gut in Schuß. Besitzer: Jean-Claude Baudot und Jacques Sèguéla. Was diese beiden mit diesem Wagen erlebten, berichten sie in ihrem Buch „Rund um die Welt im 2 CV – Erlebte Auto-Abenteuer". Ein Buch, das nicht nur Freunde des 2 CV begeistert, sondern jeden, der die Sehnsucht nach der Ferne und fremden Ländern kennt. 208 Seiten, 29 Fotos, Ganzleinen, DM 16,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder auch per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Angst vorm TÜV? Das braucht nicht sein, sagt Hans M. Neher, und erläutert die wichtigsten Vorschriften, gibt Ratschläge fürs Selberprüfen und Hinweise für die Abnahme von Änderungen. Mit dem Buch „Keine Angst vorm TÜV" können Sie nun getrost der nächsten Hauptuntersuchung entgegensehen. 172 Seiten, 132 Abb., Leinen, DM 19,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder direkt von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Geschwindigkeitsweltrekorde sind längst zum Nationalprestige geworden. Welche Riesensummen werden von den Industrien in diese rasanten Ungetüme gesteckt! Eine authentische Unterlage hat Paul Clifton mit seinem Buch „Die schnellsten Männer am Lenkrad" geschaffen. Er schildert die waghalsigen Versuche von 1899 bis 1965 mit allen Daten und technischen Details. 300 Seiten, 40 Fotos, Leinen DM 28,–. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

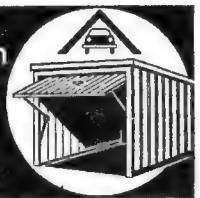
1000 Tips für das Frisieren nach allen Regeln der Kunst! Haben Sie den Wunsch, schneller als andere zu sein? Wollen Sie aus Ihrem Wagen mehr herausholen, wollen Sie ihn tüchtig – und richtig – frisieren? Dann sollten Sie das Grundlagenwerk des gesamten Automobil-Tunings „Autos schneller machen" zu Rate ziehen. Hier gibt Ihnen der Fachmann Dipl.-Ing. Gert Hack die notwendigen Tips, Ratschläge und Hinweise, die Ihnen weiterhelfen, die zum Erfolg führen. „Autos schneller machen", 384 Seiten, 215 Fotos, Zeichnungen, Diagramme, Maß- und Einstelltabellen, Ganzleinen, DM 38,–, ist das erste Frisierbuch für alle Typen: übersichtlich, leicht verständlich, praxisnah! Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder sofort per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

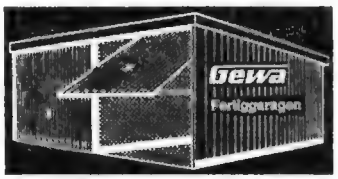
Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbarer Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

Garagen

FERTIG-GARAGEN aus Asbestzement überall Vertretungen

Prospekte anfordern
KARL LENDERS Garagenbau Abt. K
4052 Korschenbroich 3, Tel. (0 21 82) 40 94

Stahl-garagen
formschön u. stabil
Schwingtore
vollverzinkt

Weisstalwerk Zimmer & Co.
5901 Niederdielfen Kre. Siegen · Postf. 2



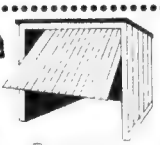
Gebr. Wahl, 5927 Erndtebrück
Postf. 80 B Telex 875840, Ruf (02753) 834

Selbst- oder Fertigbau · Einzeln und Reihen
3S

STAHLBETON **GARAGEN**
UND GARTENHÄUSER
Katalog durch: Selbstbau E. B. KG Verwaltung
34 Göttingen, Ruf 05 51 / 4 33 70

Achenbach Einzel- u. Reihengaragen Schwingtore Hallen

Bitte Prospekte anfordern
Gebr. **Achenbach** Abt. 52
5930 Hüttental-Wdn. · Tel. (0271) 73141

Garagen
ab 595.–*
*Mit Drehtüren
Frei Haus direkt vom Hersteller

52 Typen
Besichtigung auch samstags, 10–14 Uhr
Prospekt anfordern.
Overmann
7519 Eppingen (Heidelberg) Uhlandstr. 6
Tel 0 72 62/84 15

Gutschein
Bitte senden Sie uns noch heute unverbindlich Ihr Informationsmaterial
Name _____
Ort _____
Straße _____

"Sichere Fahrt – dicke Fracht"

Oberstes Gebot für Profis am Lenkrad und ihre Bosse, um im Konkurrenzkampf mithalten zu können.
Ein hartes Geschäft, bei dem es auf Information ankommt.
lastauto omnibus berichtet von Monat zu Monat aktuell aus Industrie, Wirtschaft und Verkehr. Interviews, kritische Fahrzeugtests, die Betriebskosten für Nutzfahrzeuge und ihre Hintergrund-Information sind Schwerpunkte der Berichterstattung.
lastauto omnibus ist bereits für viele Unternehmer und verantwortungsbewußte Mitarbeiter zur ständigen Informationsquelle geworden.

Überzeugen Sie sich selbst.

lastauto omnibus

Gutschein

lastauto omnibus **Bitte ausschneiden und einsenden an Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co. KG., 7 Stuttgart 1, Postfach 1042**

○ Senden Sie mir bitte kostenlos und unverbindlich die neueste Ausgabe von lastauto omnibus zum Kennenlernen.
○ Ich möchte lastauto omnibus im Abonnement beziehen zum Jahrespreis von DM 32,–
(Ausland DM 37,20)

Name

PLZ/Wohnort

Straße/Hausnr.

Unterschrift

AMS 25/75

Erdarbeiter

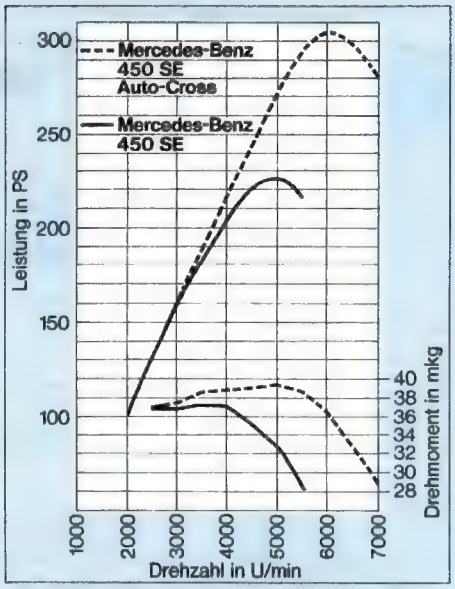
Fortsetzung von Seite 116

sich ganz gut zurechtkommen läßt, zumal es auch das Eigenlenkverhalten nicht so negativ wie Sperren (extremes Untersteuern) beeinflußt.

Gewichtsverteilung: Traktionshelfer im Kofferraum

Um das mächtige Drehmoment besser aufs Erdreich übertragen zu können, versuchte Kaden, soviel Gewicht wie möglich auf die Hinterachse zu verlagern. Er siedelte dort zwei Wasserkühler an (von Ro 80 und Ford 20 M), die ihre Kühlluft über zwei Elektroventilatoren aus dem Innenraum beziehen. Außer diesen befinden sich im Kofferraum die Batterie, der Benzintank (20 Liter), die Scheibenwaschanlage (15 Liter) und sogar der Bremsservo. Dessen ursprünglich mechanische Betätigung übernimmt nun das Hydrauliksystem einer konventionellen Kupplung.

Die gründliche Umräumaktion hat sich gelohnt. Die Gewichtsverteilung lautet seither: 52 Prozent auf der Vorderachse und 48 Prozent auf der Hinterachse. Allerdings lasten hier insgesamt sehr viel weniger Kilogramm als serienmäßig: Statt 1740 wiegt Kadens Cross-Daimler vollgetankt nur 1400 kg.



Leistung und Drehmoment, bei jeder Drehzahl besser als beim Serienmotor.

Mit neun Zehnteln einer ganzen Lenkradumdrehung erzielt Kaden den vollen Lenkeinschlag seines Mercedes (serienmäßig 2,7 Umdrehungen). Eine geänderte Lenkübersetzung macht das möglich, ohne daß eine regelwidrige Änderung am Lenksystem nötig gewesen wäre. An der Servounterstützung allerdings gab es nach dieser Operation etwas zu tun. Sie mußte verstärkt werden, was sich durch Vergrößern von Querschnitten im Hydrauliksystem relativ einfach bewerkstelligen ließ.

Ansonsten hatte Kaden wenig Arbeit mit dem robusten Mercedes-Fahrwerk. Verstärkungen waren nur an den Stoßdämpferaufhängungen notwendig. Die härteren Federn der Vorderachse ließen sich im Ersatzteillager finden. Die hinteren Schraubenfedern – wie auch die Stabilisatoren – blieben unverändert. Sehr bewährt hat sich im Cross-Betrieb die Koppelachse hinten. Sie unterdrückt das Heckabtauchen des starken Wagens selbst bei Gewaltstarts auf der Straße.

Beschleunigung: wie ein Porsche turbo

Nach eindrucksvollen Talentbeweisen im Sporteinsatz zeigte Kadens Kraft-Fahrzeug bei einem Meß-Meeting von auto motor und sport, zu welchen Taten es auf festem Untergrund fähig ist. Selbst mit ausgewachsenen Racingreifen bestückt, hatte das Geländesportmobil nicht geringe Schwierigkeiten, seine urige Kraft auf den Hockenheimer Asphalt zu übertragen. Aus dem Stand beschleunigt, hüllte es die Antriebs-Pneus stets in eine dichte Wolke von Gummirauch, und der Reifenschlupf nahm selbst in der zweiten Fahrstufe noch kein Ende. Bis 100 km/h genügt bei diesem Ungetüm ein Tritt aufs Gas, um die Räder durchdrehen zu lassen.

Langfristig allerdings bewegt sich der Wagen nicht mit so niedrigem Tempo. Nur 5,4 Sekunden vergehen beim Spurt von 0 bis 100 km/h, 12,1 Sekunden bis 160 km/h. Dann jedoch hört der Spaß ziemlich bald auf, weil im dritten Gang die Höchstdrehzahl von 6800 U/min erreicht ist.

1976 soll das starke Stück nach einer wohlgelungenen Probesaison bei der Auto-Cross-Europameisterschaft konkurrieren. Für Achim Kaden freilich heißt das, den eigentlich unerwünschten Schritt vom Hobby-Fahrer zum Halbprofi mit Sponsorverträgen und internationalen Verpflichtungen zu tun.

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Achtzylinder-Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 92 x 85 mm, Hubraum 4520 ccm, Leistung 305 PS bei 6000 U/min, spezifische Leistung 67,5 PS/Liter, maximales Drehmoment 39,4 mkg bei 5000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6000 U/min) 17,0 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, je 1 obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Bosch-Jetronic-Einspritzung.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, automatisches Dreiganggetriebe mit hydraulischer Kupplung.

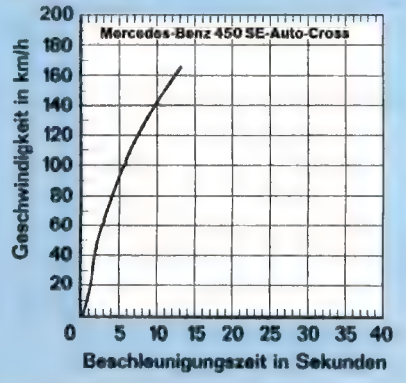
GEWICHTE

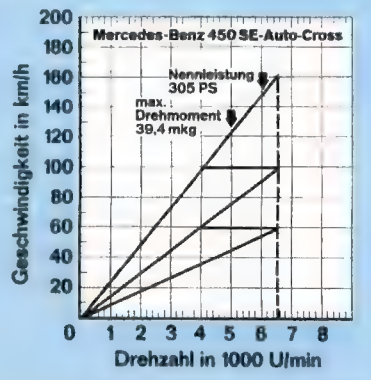
Eigengewicht 1400 kg (davon Vorderachse 728 kg, Hinterachse 672 kg, Gewichtsverteilung 52 : 48), Leistungsgewicht 4,6 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, 2 Personen)

0– 40 kmh	1,9 s
0– 60 km/h	2,5 s
0– 80 km/h	3,9 s
0–100 km/h	5,4 s
0–120 km/h	7,2 s
0–140 km/h	9,4 s
0–160 km/h	12,1 s





Sport Nachrichten

Super-Deal

Mit den Worten: „Der Niki wird lachen, wenn er es hört", kommentierte Emerson Fittipaldi seinen spektakulären Wechsel vom englischen McLaren-Team zum Copersucar-Rennstall seines Bruders Wilson.

Was für den zweimaligen Weltmeister die Verwirklichung eines Traumes ist („Ich wollte schon immer ein brasilianisches Auto fahren"), ist für Beobachter der

Gewechselt: Fittipaldi.

Formel 1-Szene eher unverständlich. Während ein McLaren noch immer ein potentielles Siegerauto ist, hat die Eigenentwicklung des Fittipaldi-Bruders bestenfalls Anspruch auf Placierungen im Mittelfeld: Ein zehnter Platz in Watkins Glen war der bisher größte Erfolg.

Den 14fachen Grand Prix-Sieger stört diese Leistungsschwäche jedoch wenig: „Der Glaube an den genial einfach konstruierten neuen Wagen war ausschlaggebend. Ich werde in der neuen Saison zwar kaum Chancen haben, vorne mitzufahren, aber 1977 lach' ich."

Zweiter Fahrer im Team von Wilson Fittipaldi, der vom Cockpit in den Sessel des Managers wechselte, ist der 22jährige deutschstämmige Brasilianer Ingo Hoffmann.

McLaren-Chef Teddy Mayer ist sauer: „Unterschrieben hatte Emerson für die Saison 1976 zwar noch nicht, aber es war eigentlich schon alles klar. Von dem Wechsel bin ich überrascht worden. Keiner von uns hat damit gerechnet. Nicht einmal gewarnt hat er uns. Sein Vertrag mit uns läuft bis 31. 12. 1975, vorher geben wir ihn nicht frei."

Wer nun neben Jochen Mass im „Marlboro-Team McLaren" (wie es 1976 offiziell heißt) fahren wird, ist ungewiß. James Hunt, seit der Auflösung des Hesketh-Rennstalls arbeitslos, bietet sich an, hat aber noch Offerten von Lotus und Tyrrell.

Lord Alexander Hesketh hat endgültig das Handtuch geworfen, nachdem die von ihm geforderten 1,8 Millionen Mark Unterstützung nicht zusammengekommen sind. Verhandlungen mit dem österreichischen Millionär Walter Wolf, der schon mit einem Lamborghini-Monoposto das Formel 1-Geschehen bereichern wollte, sind auch gescheitert.

Mit den 2,3 Millionen Mark, die Wolf einzubringen gedachte, wollte er gleichzeitig auch Regisseur des Teams sein. Damit war aber der exzentrische Lord nicht einverstanden, der es dann lieber vorzog, sein „rein britisches Team" aufzulösen. Seinen Rennwagen behält er — als Andenken.

March bleibt bei BMW

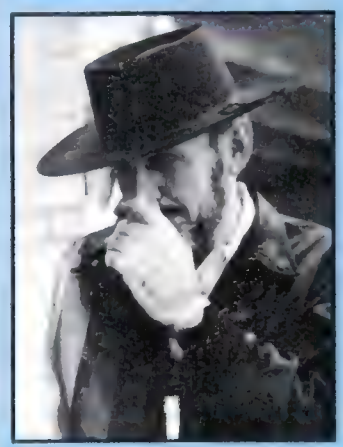
Auch im nächsten Jahr wird March die Formel 2-Europameisterschaft mit den Vierzylindermotoren von BMW bestreiten.

Mit dieser Entscheidung wendet sich March von den Renault-Sechszylindern ab, die ebenfalls im Gespräch waren. Als Fahrer wurde zunächst der Schwede Gunnar Nilsson unter Vertrag genommen. Neben einem noch nicht feststehenden zweiten Fahrer soll auch Hans-Joachim Stuck sporadisch zum Einsatz kommen.

Sponsor-Leid

In Zukunft muß das Shadow Formel 1-Team von Don Nichols ohne die Benzingelder von Universal Oil Products (UOP) auskommen: Völlig unerwartet für das amerikanische Team zog UOP, Produzent bleifreien Benzins, mit sofortiger Wirkung seine Sponsorgelder zurück.

UOP, deren Aktienmehrheit seit Mai 1975 in Händen des Signal-Oil-Konzerns ist, will sich in absehbarer Zukunft nicht mehr aktiv am Automobilrennsport beteiligen. Von vornherein sei nur ein fünfjähriges Rennsport-Engagement geplant gewesen, „um



Geldprobleme: Don Nichols . .

. . . und Parnelli Jones

zu beweisen, daß bleifreies Benzin auch für den Einsatz im Spitzenrennsport tauglich ist".

Don Nichols, der schon einmal ein Vermögen mit seinen Shadow-Projekten verloren hat, sieht jedoch noch keinen Anlaß zu Schwarzmalerei: UOP habe mit Shadow noch für 1976 einen Vertrag, aus dem sich die Benzinfirma erst freikaufen müsse. Mit diesem Benzingeld lasse sich dann in der kommenden Saison zumindest ein Wagen einsetzen.

Vorerst läuft in den Shadow-Reihen alles weiter wie geplant. Das bedeutet, daß Jean Pierre Jarier und Tom Pryce zunächst unter Vertrag bleiben. Auch für Jackie Oliver und Jody Scheckter, die 1976 für Shadow in der amerikanischen Formel 5000-Meisterschaft einige Rennen fahren, sollen bis zum Beginn der Meisterschaft klare Verhältnisse geschaffen werden.

Das gleiche Schicksal wie Shadow traf das kalifornische „Super-Team" Parnelli, dessen Väter Parnelli Jones (Manager), Mario Andretti und Al Unser (Fahrer) alle schon die 500 Meilen von Indianapolis gewonnen haben. Zigarettenfabrikant Viceroy zog plötzlich seine Gelder zurück.

Nachdem 1974 bereits Reifenproduzent Firestone als Hauptgeldgeber von Parnelli ausgefallen war, reißt das nunmehr fehlende Zigarettengeld ein Loch von 1,2 Millionen Mark in die Parnelli-Taschen. Mario Andretti ist dennoch optimistisch: „Wir sind zu 99 Prozent sicher, daß wir in der Saison 1976 einen neuen Sponsor haben werden."

Ursprünglich war geplant, daß Al Unser drei Rennen der Indy-Formel und sämtliche Formel 5000-Rennen mitfährt, während Mario Andretti ausschließlich in der Formel 1 rennt.

Ungeachtet des fehlenden Geldes stellt das amerikanische Team seinen neuen Parnelli DFX-Monoposto der Indy-Formel vor, dem der Formel 1-Parnelli als Grundlage diente. Angetrieben wird der Rennwagen von einem aufgeladenen Cosworth V8-Motor.

Sport Nachrichten

Springer: Subventionen für den Rennsport

Für eine Subventionierung des Motorsports in der Bundesrepublik durch den Staat sprach sich bei der Siegerehrung der ONS (Oberste Nationale Sportbehörde für den Automobilsport in Deutschland) ADAC-Sportpräsident Jochen Springer aus.

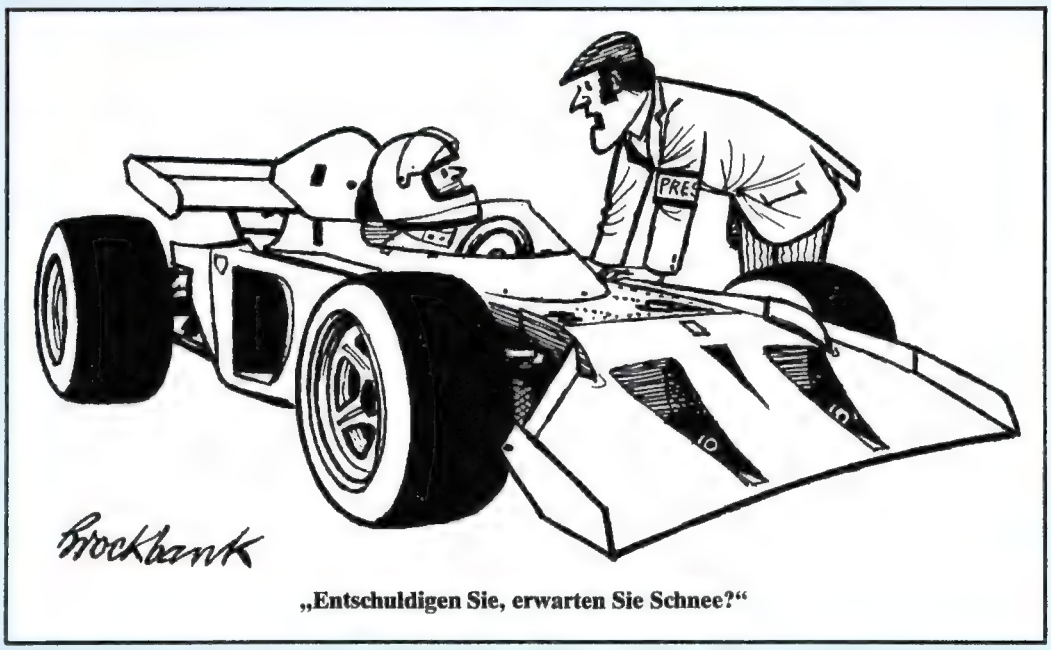
Bei der Feierstunde auf Schloß Johannisberg bei Rüdesheim, dem Familiensitz des Fürsten Paul von

Für Subventionen: Springer

Metternich, der Präsident des Automobil-Weltverbandes FIA ist, sagte Springer: „Schließlich zahlen gerade die Motorsportsöhne in den Säckel von Vater Staat eine Menge Moneten – und ich meine, es wird Zeit für eine Teilrückzahlung dessen, was wir im Laufe der vielen Jahre, die wir unseren Motorsport selbst finanzieren, bereits eingezahlt haben."

„Viele westeuropäische Länder", so fuhr Springer fort, „zum Beispiel Belgien, England, Frankreich, Holland, Österreich und natürlich die Mehrzahl der osteuropäischen Länder unterstützen ihren nationalen Motorsport in Form von finanziellen Zuschüssen zu Veranstaltungen und/oder Motorsportanlagen." Weiter beklagte Springer, daß der Rennsport bei der Verteilung der etwa 2,3 Milliarden Mark, mit denen die öffentliche Hand jährlich den gesamten Sport subventioniere, bisher immer leer ausgegangen sei.

Neben den Deutschen Automobilmeistern und den Gewinnern der ONS-Pokale wurden auf Schloß Johannisberg für besondere Leistungen im Motorsport geehrt: Anette Lutz für die Erringung des Europa-Cups der Damen im nationalen Kartsport, Waltraud Stöhr-Odenthal für hervorragende Leistungen im deutschen Automobil-Rennsport und Ulla Stück für die gleichen Verdienste um den deutschen Rallyesport. Weitere Ehrungen wurden Harald Ertl (Formel 1), Reinhold Jöst (Markenweltmeisterschaft), Willi Kauhsen (Markenweltmeisterschaft), Jochen Mass (Formel 1) und Siegfried Müller (Tourenwagen-Europameisterschaft) zuteil.



„Entschuldigen Sie, erwarten Sie Schnee?"

Nachwuchs-Chance

Die lang erwartete Hinwendung des Volkswagenwerks zum Tourenwagensport hat mit dem „VW-Junior-Cup", der 1976 gestartet wird, Gestalt angenommen.

Gefahren wird mit tiefergelegten VW-Scirocco, die das Stammwerk selbst in Renntrimm bringt: durch 110 PS-Einspritzmotoren, Schalensitze, Überrollbügel, Front- und Heckspoiler, Kotflügelverbreiterungen, Rennfahrwerk und Pirelli-Gürtelreifen der Größe 195/50 VR, die auf 6-Zoll-Felgen montiert sind. Kostenpunkt für einen solchermaßen vorbereiteten Scirocco: 15 000 Mark. Bestellungen der einheitlich in Schwarz gehaltenen Autos nimmt der Formel V-Verband Europa, 3 Hannover, Ludwig-Barnay-Straße 18, entgegen.

Herausragender Punkt des Reglements ist die Tatsache, daß die Renn-Scirocco mit eigener Kraft an die jeweilige Rennstrecke fahren müssen und nicht auf einem Hänger anreisen dürfen.

Die Ausschreibung sieht Preisgelder von insgesamt 200 000 Mark vor: Bei sechs bis acht Qualifikationsrennen erhält der Sieger jedes Laufes 5000 Mark, der des Endlaufes 10 000 Mark. Die Teilnehmerzahl ist auf 50 Fahrer begrenzt, die nicht älter als 30 Jahre sein dürfen.

Einigung in der Mitte

Nach wochenlangem Tauziehen um die Finanzierung der Grand Prix-Saison 1976 trafen sich die Kontrahenten in der Mitte: Während die Konstrukteursvereinigung lange Zeit 350 000 Dollar forderte, waren die Veranstalter nur zur Zahlung von maximal 245 000 Dollar bereit. Schließlich einigte man sich zusammen mit der internationalen Motorsport-

Ickx bei Porsche

Für Porsche wird neben dem bereits verpflichteten Jochen Mass als zweiter Fahrer Jacky Ickx bei der Marken-Weltmeisterschaft für Gruppe 5-Fahrzeuge (Spezial-Produktionswagen) fahren.

Die Schwaben, die zur Marken-Weltmeisterschaft nur einen Gruppe 5-Turbo-Carrera einsetzen werden, bekommen durch ein modifiziertes 3.0 CSL-Coupé von BMW Konkurrenz.

Fährt für Porsche: Ickx

Behörde CSI (Commission Sportive Internationale) auf 285 000 Dollar. Für außereuropäische Grand Prix wurden 265 000 Dollar plus Transportkosten ausgehandelt.
Die Preisgeldregelung soll in Zukunft von den Einnahmen des jeweiligen Grand Prix abhängig gemacht werden. Inzwischen haben sich die drei Parteien erneut zusammengesetzt, um die Marschroute für die nächsten Jahre festzulegen.

Reifen bleiben schmal

Endgültig auf schmalen Reifen wird die Deutsche Automobil-Rennsportmeisterschaft 1976 gefahren – trotz zahlreicher Einwände der Industrie.
Den Beschluß der Obersten Nationalen Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland (ONS) kommentiert der neue Sportdirektor für Ford Europa, Michael Kranefuß: „Das ist der Tod für die leistungsstarken Dreiliter-Renntourenwagen, die in den letzten Jahren die Meisterschaft so spannend gemacht haben. Auf den schmalen Reifen sind sie nicht mehr konkurrenzfähig, weil sie für breitere Reifen konzipiert wurden."
Nach dem Willen der ONS ist die Reifenbreite für Wagen über zwei Liter auf 14 Zoll und bis zwei Liter Hubraum auf 13 Zoll begrenzt.

Prominenten-Lauf

„Mein Gott, hat mich der Ertl lang gemacht", stöhnte Michael Kranefuß. Dem im schnellen Bewegen von Zakspeed-Escorts durchaus geübten neuen Sportdirektor von Ford of Europe machte Harald Ertl, Journalist und Formel 1-Pilot, am Steuer eines 157 PS starken Golf der Tuningfirma Nothelle das Leben schwer.
Ort der Handlung war der Hockenheimring, auf dem die Akademische-Motorsportgruppe der Universität Stuttgart alljährlich Journalisten, Teamchefs und rennsportmäßig sonst eher passive Zeitgenossen zum Fahren von Wettbewerbswagen ermuntert.

Kranefuß und Lutz

Bartträger Ertl, der vom letzten Startplatz aus ins Rennen ging, arbeitete sich zielstrebig nach vorn und bremste den an vierter Stelle liegenden Kranefuß aus. Offensichtlich stark beeindruckt, ließ Kranefuß diesem fachmännisch durchgeführten Manöver zwei spektakuläre Dreher folgen.
Dennoch beendete der fast glatzköpfige Ford-Vertreter vor Ertl das Rennen, der nach seiner fahrerischen Demonstration gemächlich an die Boxen rollte und sich durch einen Kollegen ablösen ließ.
Auf einem zweiten Zakspeed-Escort setzte sich Robert A. Lutz, oberster Lenker von Ford Deutschland, eindrucksvoll in Szene. „Bob" Lutz, bekanntermaßen schnellen Fortbewegungsmitteln zugetan, beendete das Rennen vor Kranefuß als Dritter. Die beiden vorderen Plätze belegten zwei BMW-Coupés von Rüdiger Faltz, die von dem Kölner Journalisten Rainer Braun und Faltz selbst gefahren wurden.

Diesel-Keil

Fritz B. Busch, Motor-Journalist und Oldtimer-Freund, ist der schnellste Dieselfahrer der Welt. Auf dem Testgelände von VW im niedersächsischen Ehra Lessien brach er mit seinem selbstgebauten „Dieselstar" gleich fünf Weltrekorde (siehe Kasten).
Vor den Rekordfahrten gab es jedoch Probleme mit dem Geradeauslauf des 790 kg schweren Fahrzeugs, das zunächst mit einer Formel 2-Vorderachse ausgerüstet war. Erst durch eine Käfer-Vorderachse und eine im VW-Windkanal erprobte neue Frontpartie stellte sich das gewünschte Ergebnis ein.
Das in nur sechs Wochen aufgebaute, aluverkleidete Fahrzeug wird von einem aufgeladenen Dreiliter-Fünfzylinder-Mercedes-Dieselmotor angetrieben, der bei ca. 4400–4500 U/min 187 PS abgibt.

Fünf neue Diesel-Weltrekorde
In Klammern die bisher gültigen Weltrekorde

Mit stehendem Start:	
Viertelmeile	103,650 km/h (78,85 km/h)
0,5 Kilometer	112,247 km/h (85,32 km/h)
1 Kilometer	136,116 km/h (113,528 km/h)
Mit fliegendem Start:	
1 Kilometer	249,324 km/h (230,090 km/h)
1 Meile	249,188 km/h (229,595 km/h)
Höchstgeschwindigkeit:	253,705 km/h

Schnellster Diesel: keilförmiger Renner mit 187 PS.

Lancia erneut Weltmeister

Erwartungsgemäß wurde Lancia auch dieses Jahr wieder Rallye-Weltmeister. Die Rallye Korsika, den neunten von zehn Läufen, gewann der Franzose Bernard Darniche auf einem privaten Lancia Stratos und sicherte damit Lancia vorzeitig den Titel.
Der vorletzte Lauf zur Rallye-Weltmeisterschaft verlief ziemlich turbulent: Aufgehalten durch Erdrutsche, umgestürzte Bäume und schwere Regenfälle, wurden die Rallyefahrer zudem erheblich von aufgebrachten Korsen behindert, die für ihre Unabhängigkeit von Frankreich demonstrierten.
Nachdem das Lancia-Punktekonto durch den Darniche-Sieg uneinholbare 95 Zähler ausweist, entscheidet die englische RAC-Rallye als letzter Lauf lediglich über die weiteren Placierungen: Chancen auf den Titel des Vize-Weltmeisters haben Alpine (60 Punkte), Fiat (58) und auch noch Opel (56).

Petty wieder Champion

Der zweifache Preisgeld-Millionär und Stock-Car-König Richard Petty ist zum

Sechster Titel: Petty

zweitenmal hintereinander Gewinner der amerikanischen Stock-Car-Serie für Tourenwagen geworden. Ein dritter Platz im vorletzten von insgesamt 29 Rennen reichte Petty, um die Meisterschaft vorzeitig für sich zu entscheiden. In der langen Karriere des 38jährigen Champions ist dies der sechste Titel.

Meisterschaft der Meister

Internationale Rennsport-Meister messen sich in Amerika mit gleichen Autos.

Alljährlich treffen sich in Amerika internationale Automobilrennfahrer zur Ermittlung des Meisters der Meister: Gleiche Wagen sind allerdings Voraussetzung.

Kein Scherz: Im südlichen Kalifornien gibt es tatsächlich eine Stadt, die Mecca heißt. Das wahre Zentrum motorsportlicher Glaubensbekenntnisse jedoch liegt weiter westlich, in einer staubigen Ebene vor den Toren von Riverside. Hier spielt sich seit einem halben Jahrhundert jener Glaubenskrieg ab, der bisher noch keine Klärung der Frage nach der Alleinseligmachung zu bringen vermochte. So bleibt weiter offen, ob diese im Oval liegt, jener Art der Rennstrecke, die die amerikanischen Ureinwohner seit Menschengedenken bevorzugen, oder auf dem Straßenkurs, wie er von europäischen Ketzern eingeführt wurde.

Sehr diplomatisch zieht sich der amerikanische Geschäftsmann Roger Penske aus der Affäre. Für seine jährliche Serie von vier Rennen, das International Race of Champions (ROC) genannt, hat er mit Sorgfalt zwei verschiedene Arten von Rennstrecken gewählt. Einheimische Fahrer sollen in den Hochgeschwindigkeits-Ovalen von Michigan und Daytona ihr Können beweisen. Zwischen diesen Veranstaltungen haben die europäischen Spitzenfahrer die Möglichkeit, in zwei Rennen auf dem Straßenkurs von Riverside ihr Leistungsver-

Heckansicht: Zu giftigen Rennautos umfunktionierte Camaro.

Bobby Allison **Les Richter und Schützling Bobby Unser.**

Meisterschaft der Meister

mögen zu demonstrieren. Das Fahrerfeld ist bei allen Rennen gleich und soll nach Möglichkeit zwölf Rennsport-Meister umfassen. Auch das Wagenmaterial ist identisch: Porsche Carrera im ersten, Chevrolet Camaro in den beiden darauffolgenden Jahren.

Der Schwenk zum Produkt einheimischer Automobilindustrie kam nicht von ungefähr. Zum Preis von rund 35 000 Mark wesentlich kostengünstiger zu bauen, bietet der Camaro besonders dem Fernsehzuschauer, für den die Meister-Serie in erster Linie erdacht wurde, eine wesentlich engere Beziehung zum Geschehen. Außerdem, so dachte der Veranstalter, kämen die Schwerfälligkeit der 5,7 Liter Kolosse und der Lärm ihrer 450 PS dem Charakter des Spektakels zustatten.

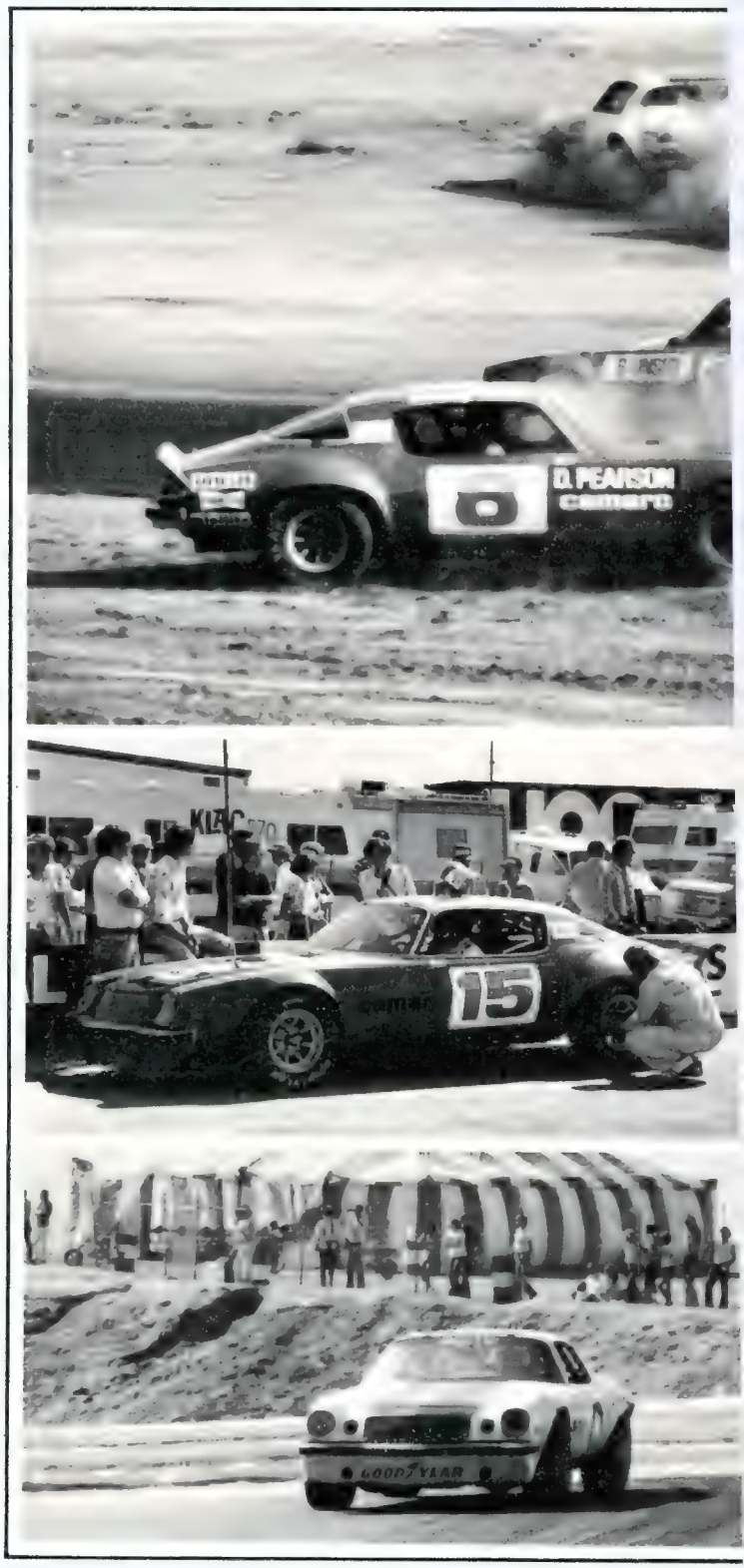
Auf die Leistungsegalität legen Penske und seine Helfer ganz besonderen Wert. Der inzwischen tödlich verunglückte Grand Prix-Fahrer Mark Donohue verwendete im letzten Jahr sehr viel Zeit und Geduld darauf, mit Hilfe des Drehzahl-Begrenzers die Leistung der serienmäßigen Triebwerke auf den gleichen Nenner zu bringen. Für dieses Jahr arbeitete sich die Penske-Crew durch individuelles Tuning bis zur Grenze von 450 PS hoch, der Drehzahlbegrenzer wurde einheitlich auf 7200 U/min eingestellt. Als weitere Modifikation erhielten die vom Vorjahr übernommenen Karossen das Heckfenster des neuen Modells und einen zweiten Stoßdämpfer für die Vorderräder.

An Bereifung stand zur Verfügung, was beim Finale der letzten IROC-Serie in Daytona bereits erprobt worden war: Gürtel-Pneus, nach Stock-Car-Art durch eine innere Decke gegen katastrophale Defekte abgesichert. Die Umstellung auf die im Verhältnis zum sonstigen Ausmaß der Camaro schmale Bereifung bewältigten die größtenteils an Rennreifen gewöhnten Piloten nicht ohne Schwierigkeiten. Grand Prix-Fahrer James Hunt: „Mit diesen Reifen fühlt sich das Auto verdammt schlimm an. Aufgrund der Ausgewogenheit des Fahrwerks registriert man zwar weder krasses Übersteuern noch ein außergewöhnliches Schieben über die Vorderräder; wegen des hohen Wagengewichts läßt sich aber nie exakt voraussagen, was der Wagen im nächsten Augenblick macht. Ein solches Ding 30 Runden lang auf der Straße zu halten, ist nach meiner Meinung schon mit größeren Anstrengungen verbunden."

An Anstrengungen mangelte es in den beiden Riverside-Rennen auch sonst nicht. Die größte vollbrachte zweifellos der sechsmalige Sieger der amerikanischen Meisterschaft für Rennwagen der Formel Indianapolis, A. J. Foyt, der unter einer starken Erkältung litt. Wenngleich der Indianapolis-Sieger auch leicht übertrieb, als er sich auf einer Tragbahre zur Rennstrecke bringen ließ, so benötigte er doch vor dem Rennen eine geballte Ladung Novocain, die zur vorübergehenden Beseitigung aller Schmerzen kurz vor dem Start ins linke Knie injiziert wurde.

Nach dem auf 25 Runden begrenzten Training fand sich das Meister-Dutzend eine Stunde vor dem Start zur Fahrerbesprechung zusammen. Gesprochen wurde allerdings wenig, denn es ging in erster Linie darum, aus einem Cowboy-Hut eine Startnummer für das dazugehörige Auto zu ziehen. Den eigentlichen Ausschlag für die Startaufstellung jedoch gab der Einlauf beim ersten Rennen der diesjährigen Serie in Michigan, dessen Umkehrung für die Startaufstellung des ersten Rennens in Riverside galt.

So stand auf dem besten Startplatz ein Mann, der in Michigan überhaupt nicht erst angetreten war: Indy-Sieger Bobby Unser, beim Auftakt durch einen Unfall im vorausgegangenen Formelrennen außer Gefecht gesetzt. Neben ihm in der ersten Reihe James Hunt, dahinter der Grand Prix-Pilot Jody Scheckter und sein Kollege Mario Andretti, in der dritten Reihe Al Unser und Formel 5000-Meister Brian Redman, dahinter der Stock-Car-Seriensieger Richard Petty neben dem



zweimaligen Weltmeister Emerson Fittipaldi. Die fünfte Startreihe teilten sich Benny Parsons, Sieger der diesjährigen 500 Meilen von Daytona, und A.J. Foyt, in der letzten Reihe standen Stock-Car-Pilot Bobby Allison und sein Kollege David Pearson, Sieger des ersten Laufes in Michigan.

Nach den beiden Einführungsrunden — erstes und einziges Training für den kranken Foyt —, lag Bobby Unser an der Spitze. Genau zu diesem Zeitpunkt eröffnete Fittipaldi den Reigen der unfreiwilligen Ausflüge. Im Startgetümmel auf den letzten Platz zurückgefallen, versuchte er in einer Kurve innen an Allison vorbeizugehen. Das Manöver mißlang in einer riesigen Staubwolke, aus der nur das dumpfe Dröhnen sich verformenden Blechs drang. Allison fand schnell wieder auf die Piste zurück, Fittipaldi torkelte mit seinem schwer ramponierten Camaro weit hinter dem Feld einher.

ımpfgetümmel ben der Strecke: arson, Red- ın und Unser ben). Links: tzte Startvor- reitungen Bobby Un- (Startnum- r 15). Darunter ock-Car-König chard Petty, r aufgrund ıes Reifenscha- ns aufgeben ıßte. Rechts: chgespräch ischen James ınt, Emerson ttipaldi und Jody heckter. Hunt d Scheckter fie- ı im ersten Lauf s, Fittipaldi — zweiten Lauf cht im Ziel — reichte die Final- nde in Daytona.

Hunt, in der zweiten Runde durch Andretti vom dritten Platz verdrängt, kam nicht mehr weit. Bei einem Boxenstop in der vierten Runde konstatierten die Mechaniker den Verlust des halben Getriebegehäuses.

Bis zur Hälfte der 30 Runden-Distanz lagen die noch verbliebenen elf Piloten in Lauerstellung. „Es ist schwer zu überholen", gab Allison per Sprechfunk einen Lagebericht, „jeder möchte seine Position halten und einen guten Endspurt hinlegen." Dazu kam es jedoch gerade für Allison nicht mehr: Sein Motor explodierte in einer riesigen Rauchwolke.

Auch der souverän führende Bobby Unser mußte Federn lassen. Einen Herzschlag zu lange beobachtete er seinen Verfolger Jody Scheckter im Rückspiegel — und geriet von der Bahn. Der schwerfällige Camaro pflügte wie ein Buggy über den Randstreifen, schwänzelte und schleuderte und fand erst nach 300 Metern wieder auf die Piste zurück. Scheckter mußte vom Gas, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, hatte aber im weiteren Rennverlauf kein Glück: Ein geplatzter Reifen zwang ihn an die Boxen. Zu den Ausgefallenen gesellten sich Petty und Redman, die sich beide zunächst von der Bahn schoben, kurz darauf dann auch noch von Reifenschäden heimgesucht wurden. Redman ausgerechnet in der gefürchteten Kurve 9, wo sein Camaro in einer massiven Wand landete. Pearson und Al Unser schieden mit defekten Zündanlagen aus.

Ein in Stock-Car-Kreisen beliebter Kunstgriff sollte die Relationen wieder ins Lot rücken, als zehn Runden vor Schluß Bobby Unser 20 Sekunden Vorsprung herausgefahren hatte: Die Rennleitung zeigte die gelbe Flagge, normalerweise ein Zeichen für Gefahr, in diesem Fall dazu bestimmt, das Feld aufgrund der bei diesem Flaggensignal vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 80 Meilen wieder zusammenrücken zu lassen.

Als die Meute erneut losgelassen wurde, sah Fittipaldi seine Chance. Andretti, hinter Unser an zweiter Stelle, sollte sein Opfer sein, doch auch diesmal hatte der Exweltmeister Pech: Bei einem wilden Dreher verspielte er den dritten Platz und landete schließlich, ebenso wie in Michigan, auf dem vierten Rang.

Auch im zweiten Lauf war dem Brasilianer das Glück nicht hold. In Kurve 9 knallte er in die Begrenzungsmauer. Und als die Trümmer seines Camaro beseitigt waren, sorgte Stock-Car-König Petty, durch einen Reifenschaden aus der Bahn geworfen, für Nachschub.

Auch dieser zweite Lauf sah einen Stock-Car-Piloten in Front: Allison siegte vor Al Unser, Foyt, Andretti, Bobby Unser, Hunt, Redman, Pearson, Parsons und Scheckter.

Nach drei der vier IROC-Rennen sieht es auf Seiten der Fremdgläubigen schlecht aus. Lediglich Emerson Fittipaldi qualifizierte sich für die Finalrunde in Daytona, an der die neun besten Meister teilnehmen. Scheckter und Hunt schieden aus, ebenso wie der sieggewohnte Petty. Meister aller Meister freilich kann Fittipaldi schon nicht mehr werden. Zusammen mit den zwölf Punkten für einen Sieg käme er auf 30 Zähler. Foyt, als derzeitiger Tabellenführer, hat bereits 31. *Pete Lyons*

Das nächste Heft erscheint am Mittwoch, 17. Dezember

Vergleichstest: die Neuen in der Mittelklasse

Die automobile Mittelklasse hat durch neue Modelle Belebung erfahren. Audi 80 GT/E, BMW 318 und Opel Ascona 1.9 sind Autos, bei denen Leistungsfähigkeit und Fahrsicherheit vorrangig bedacht wurden und die gleichzeitig Ansprüche auf Komfort und Wirtschaftlichkeit erheben. Im auto motor und sport-Vergleichstest, dessen erster Teil im nächsten Heft beginnt, treffen die potenten Neuen auf zwei etablierte Alte, die Alfetta 1,6 von Alfa Romeo und den 132 GLS von Fiat. Die beiden ersten Wertungen: „Karosserie" und „Motor und Leistung".

Der schnelle Don

Don Vesco, Kalifornier und Motorrad-Weltrekordler aus Leidenschaft, hatte wieder einmal das Bedürfnis, schneller zu sein als die anderen. Ein Bericht schildert den tempobewußten Amerikaner, der mit einem vollverkleideten Zweirad, das von zwei 750 ccm-Yamaha-Motoren getrieben wird, fast 500 km/h schaffte.

Hilfe in der Kälte

Motoren haben es schwerer, wenn das Thermometer Minusgrade anzeigt. Die Widerstände durch dickflüssiger werdendes Öl erhöhen sich beim Kaltstart, der Treibstoff vergast schlechter, die Anlasser-Leistung sinkt. Wie Motoren startwilliger werden und was an Starthilfen nützlich ist, zeigen wir in Heft 26.

Probleme mit K 76?

Das neue bleiarme Benzin, mit dem Deutschlands Autofahrer ab Januar nächsten Jahres leben müssen, ist Gegenstand einer Untersuchung, die die Testabteilung von auto motor und sport mit Prüfkraftstoffen der neuen Qualität durchführte. Welche Ergebnisse in aufwendigen Fahrversuchen mit hochverdichteten Mittelklasse-Autos herauskamen und ob es Motorschäden gab, zeigt ein Report in Heft 26.

Opel Manta auf amerikanisch

Ein Preis von knapp 23 000 Mark, ein Hubraum von 4,3 Litern und ein daran gemessen äußerst bescheidenes Kräftepotential von 110 Pferden sind die Kenndaten des Chevrolet Monza. Das amerikanische Coupé, das stilistisch dem neuen Opel Manta ähnelt, absolvierte ein ausführliches Testprogramm, bei dem sich gute und schlechte Seiten dieses Autos deutlich zeigten.

Automuseen sehen

Um Deutschlands Automuseen geht es in einem Artikel von Clauspeter Becker. Wie man am besten hinkommt, was es an Raritäten zu sehen gibt (Foto: ein Grand Prix-Wagen im Automuseum von Fritz B. Busch) zeigt eine Übersicht.

Bitte liefern Sie mir „auto motor und sport" vom nächsterreichbaren Heft an.

Meine Personalien: (Bitte pro Feld nur 1 Druckbuchstaben (ä = ae, ö = oe, ü = ue)

Vorname/Nachname

Postleitzahl | Wohnort

Straße/Nr.

Ich wünsche die angekreuzte Zahlungsweise:

☐ durch Bankeinzug (jährlich DM 52,40 inkl. MwSt. und Zustellgebühr). Die Bankeinzugsermächtigung erlischt mit Kündigung des Abonnements.

Konto-Nr.

Bankleitzahl (vom Scheck abschreiben)

Name und Ort der Bank

☐ gegen Rechnung. Bitte kein Geld einsenden, Rechnung abwarten.

Datum/Unterschrift

Wichtige rechtliche Garantie

Wir garantieren, daß Sie diese Vereinbarung innerhalb einer Woche schriftlich widerrufen können. Es genügt eine Mitteilung an:

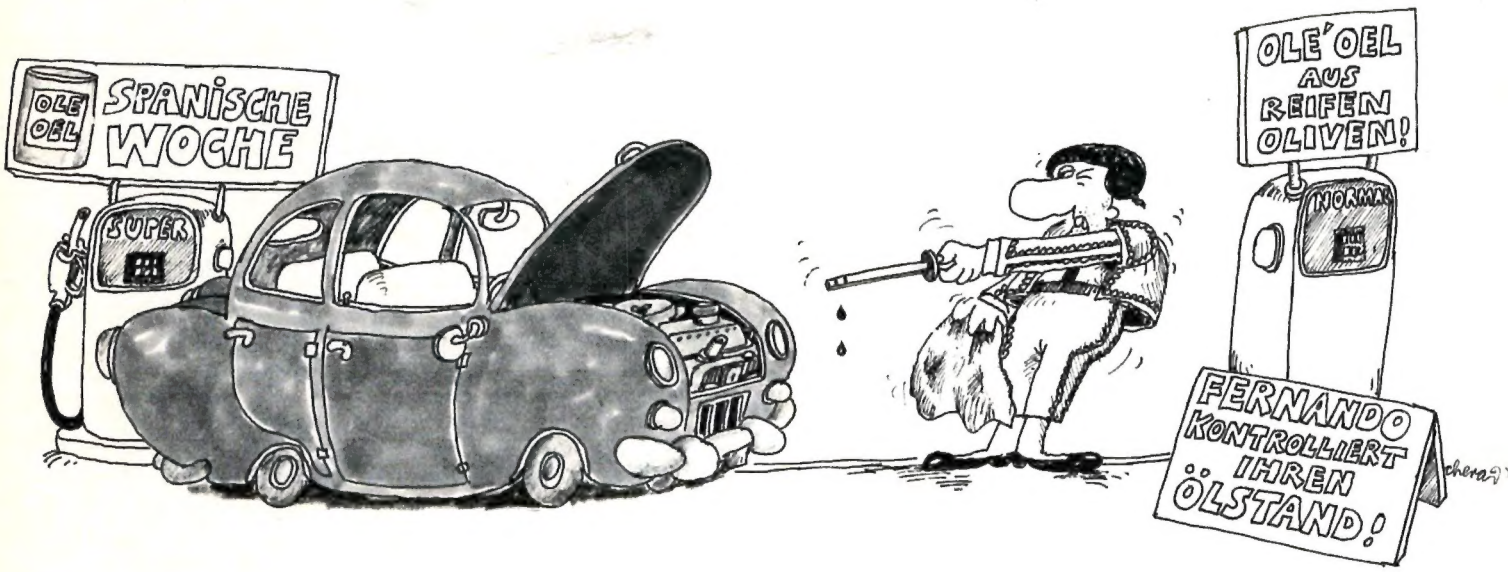
Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG
7000 Stuttgart 1, Postfach 1042

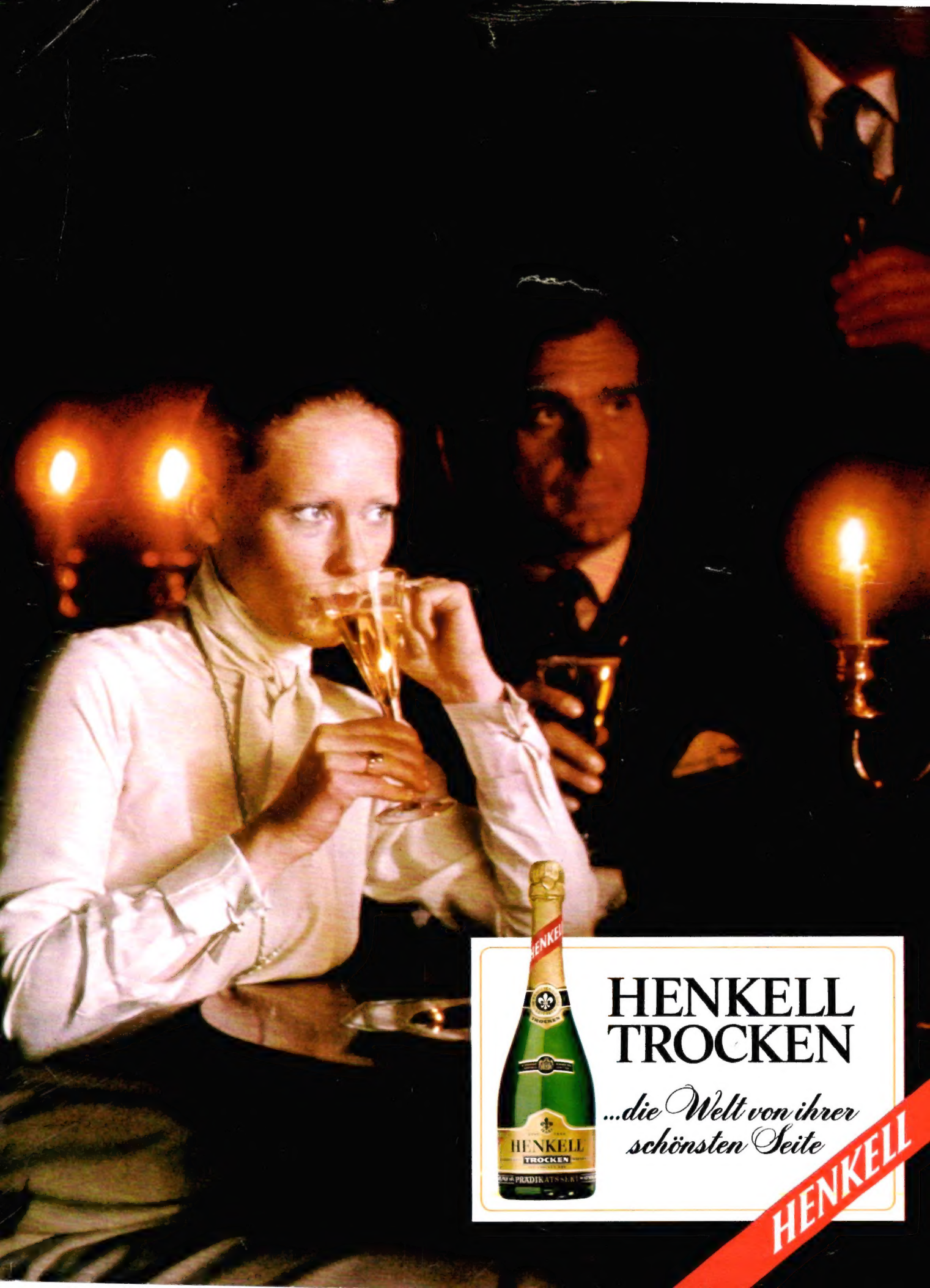
Diese Garantie habe ich gelesen und bestätige dies durch meine Unterschrift. (Nur Bestellungen mit beiden Unterschriften können bearbeitet werden.)

Unterschrift ams 25/75

CAR auto motor sport TOON

Stichprobe




HENKELL
TROCKEN
HENKELL
TROCKEN
...die Welt von ihrer schönsten Seite
HENKELL

Die Marathon-Batterie für Taschenlampen. Sie gibt bis zu 1380 Minuten Licht.

Ganz gleich, welche Batterien Sie in Ihrer Taschenlampe haben, sie sind meistens zu schnell leer. Stimmt's?

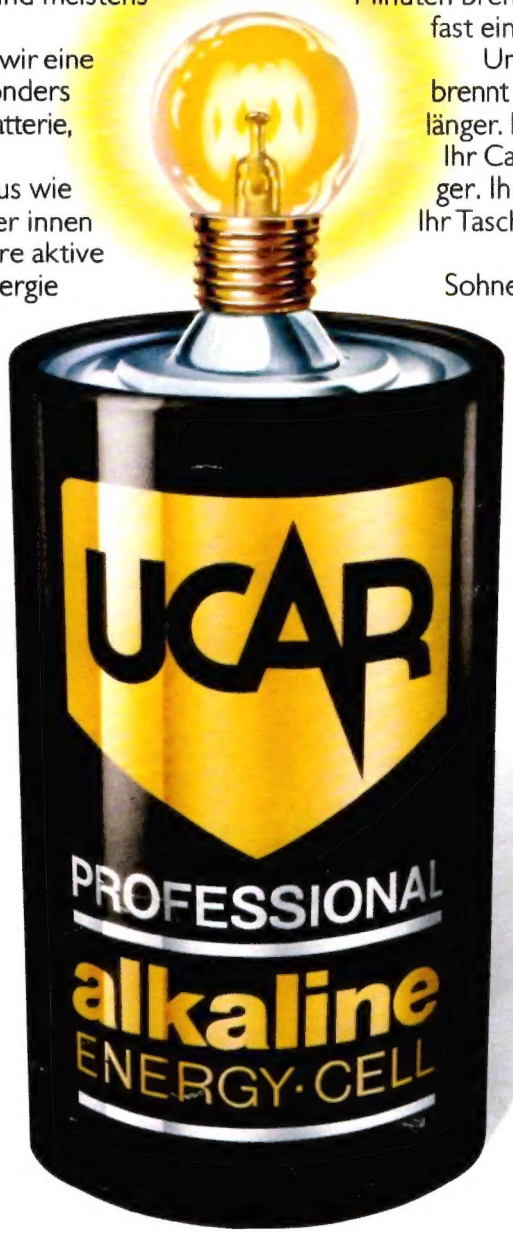
Weil das so ist, haben wir eine Batterie gemacht, die besonders lange hält. Eine Marathon-Batterie, die Ucar Professional.

Von außen sieht sie aus wie eine normale Batterie. Aber innen ist sie anders. Sie hat andere aktive Bestandteile, die länger Energie abgeben. Viel länger.

So lange, daß Ihre Taschenlampe zum Beispiel 1380 Minuten leuchten würde. (Wenn sie täglich vier Minuten brennt, sind das 345 Tage, also fast ein ganzes Jahr.)

Und mit der Ucar Professional brennt nicht nur Ihre Taschenlampe länger. Ihr Kofferradio läuft länger. Ihr Cassettenrecorder spielt länger. Ihre Filmkamera filmt länger. Ihr Taschenrechner rechnet länger. Das Spielzeugauto Ihres Sohnes fährt länger.

Wenn Sie also gerade neue Batterien brauchen, warum nicht Ucar Professional?



Ucar Professional. Mit Strom aus der Steckdose geht's natürlich noch länger.

Y&R